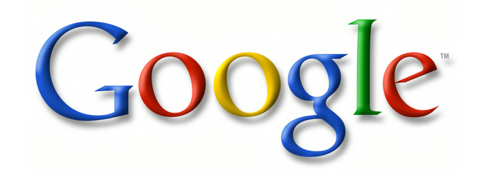







600081723R

DU COMMERCE

ET DES

PROGRÈS DE LA PUISSANCE COMMERCIALE

DE L'ANGLETERRE ET DE LA FRANCE

STRASBOURG, IMPRIMERIE DE VEUVE BERGER-LEVRAULT

DU COMMERCE

ET DES

PROGRÈS DE LA PUISSANCE COMMERCIALE

DE L'ANGLETERRE ET DE LA FRANCE

AU POINT DE VUE DE L'HISTOIRE, DE LA LÉGISLATION ET DE LA STATISTIQUE

D'APRÈS LES SOURCES ET DONNÉES OFFICIELLES

AVEC UNE INTRODUCTION

COMPRENANT UN APERÇU DE L'HISTOIRE GÉNÉRALE DU COMMERCE
JUSQU'A NOS JOURS

PAR

CHARLES VOGEL

ATTACHÉ A LA DIRECTION DU COMMERCE EXTÉRIEUR

TOME DEUXIÈME

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE ET DOUANIÈRE





PARIS
VEUVE BERGER-LEVRAULT ET FILS, LIBRAIRES-ÉDITEURS
5, RUE DES BEAUX-ARTS
MÊME MAISON A STRASBOURG

GUILLAUMIN & Cie, LIBRAIRES
14, RUE DE RICHELIEU
1867

PRÉFACE

DU LIVRE IV.

La longueur de la tâche et des occupations multiples, qui m'en ont détourné parfois, expliquent et peuvent faire excuser le retard qu'a subi la publication de ce volume. Suivant mon programme, j'avais tout d'abord à y déterminer et faire connaître l'importance et la nature de tous les marchés, l'état de développement de leurs ressources et celui de leurs relations commerciales, ainsi que le régime établi dans chacun par les lois de douane et par les traités, en passant en revue tous les pays du monde, envisagés principalement au point de vue des intérêts du commerce français et de ses rapports de concurrence avec le commerce britannique. Tant qu'il ne s'agissait que de pays très-avancés en civilisation, comme la plupart de ceux de l'Europe et la grande confédération américaine, sur lesquels les renseignements généraux abondent, j'ai pu passer légèrement sur les notions élémentaires de mon sujet et en supposer le fond suffisamment connu. Mais, en abordant le

monde colonial, où les transformations s'opèrent à vue d'œil, et les pays lointains, arriérés ou barbares, sur lesquels il est plus difficile de se procurer des informations sûres et des données certaines, il devenait indispensable de faire une plus large part, dans mon travail, à ces notions fondamentales. J'ai été conduit ainsi à faire en quelque sorte l'esquisse de toute une géographie commerciale et douanière. Cela m'obligeait à donner plus d'extension aux limites de mon cadre, à multiplier les recherches et à en soumettre les résultats à une critique attentive et minutieuse, pour le remplir comme il convenait à mon point de vue. J'ai dû, en conséquence, mettre à contribution tous les documents statistiques et tous les recueils de lois officiels, ainsi que nombre de pièces inédites et les publications les plus récentes dont j'aie pu prendre connaissance. Dans le résumé que j'en ai fait, on retrouvera la quintessence des *Annales du commerce extérieur*, collection riche en faits intéressants, mais très-volumineuse et, par cela même, souvent difficile à consulter. J'ai beaucoup profité aussi, pour les faits les plus récents surtout, de l'excellent recueil des *Archives commerciales de Prusse*. Deux ouvrages qui m'eussent été d'un grand secours, le recueil général des *Traités de la France avec les puissances étrangères* en 7 volumes, par M. De Clercq, et celui des *Tarifs de tous les pays*, par M. O. Hübner, n'avaient pas encore paru quand je commençai ce travail.

De plus amples développements eussent pu prêter quelquefois à mon texte un attrait qui lui manque; mais entre l'agréable et l'utile, j'ai cru devoir naturellement, eu égard au défaut d'espace, subordonner le premier au second, dans un livre qui doit être avant tout une source de renseignements. L'essentiel était de le rendre aussi complet que possible. Je n'ai de lacune à y signaler que pour l'Algérie et pour les établissements anglais dans la Méditerranée. Le régime commercial de l'Algérie est à la veille de subir une réforme, et le percement de l'isthme de

Suez ne peut manquer de faire entrer dans une phase nouvelle le commerce des entrepôts de Malte et de Gibraltar, sur lesquels j'avais d'ailleurs, antérieurement déjà, publié des notices spéciales dans le *Journal des Économistes.* Je me suis donc borné, dans ce volume, à déterminer brièvement le rôle de ces divers établissements dans le mouvement des relations internationales, sauf à y revenir plus tard avec plus de détails, quand un horizon plus vaste les fera paraître sous un nouvel aspect. A la fin du livre, pour ne laisser échapper aucun des faits qui ont eu lieu pendant qu'il s'imprimait, jusqu'à l'ouverture de l'Exposition universelle de 1867, à laquelle il s'arrête et en présence de laquelle sa publication n'est peut-être pas sans à-propos, j'ai réuni tout ce qui était nécessaire pour le mettre entièrement au courant, dans une courte notice rétrospective, et j'ai cru devoir émettre aussi quelques vues fort simples sur un changement désirable dans la forme des tableaux du commerce de la France, publiés par l'administration des douanes. Je termine par le vœu que le public n'accueille pas trop froidement une œuvre laborieuse pour laquelle je sollicite l'indulgence des lecteurs en même temps que l'intérêt bienveillant des hommes dont elle pourrait servir à faciliter les travaux plus importants et plus méritoires.

DU COMMERCE

ET DES

PROGRÈS DE LA PUISSANCE COMMERCIALE

DE L'ANGLETERRE ET DE LA FRANCE.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

Après avoir, à la fin du tome premier, envisagé l'ensemble du mouvement des échanges de ces deux grandes puissances commerciales avec toutes les parties du monde, passons à l'examen de leurs relations et de leurs rapports de concurrence entre elles et avec chacun des autres marchés. Ces relations, incessantes et multiples, non-seulement se croisent et se ramifient partout en Europe, mais s'étendent sur tous les pays du monde, où elles sont pourtant encore très-inégalement développées. Ainsi, notamment dans l'hémisphère occupé par le vaste continent de l'Asie, l'Australie et les îles adjacentes, l'activité commerciale de la France paraît encore bien faible en comparaison de l'énorme prépondérance du commerce britannique, tandis que, dans les autres parties de l'Ancien et du Nouveau Monde, non-seulement auprès des peuples de civilisation latine, mais en général dans tous les pays riches, familiarisés avec les jouissances du luxe, l'industrie française est en mesure de lutter avec gloire et avec des avantages très-marqués contre l'industrie moins habile, moins raffinée, mais plus largement conçue, établie sur une plus grande échelle et plus fortement constituée de la Grande-Bretagne.

Nous allons maintenant, sans revenir plus qu'il ne sera strictement nécessaire sur l'exposé général, qui a formé l'objet du livre précédent, ni sur les données numériques des deux séries de tableaux qu'il comprend, procéder à l'étude particulière du commerce de chacun des deux grands pays qui nous occupent avec les autres contrées. A cet effet, nous partagerons tous les marchés du globe en huit groupes, soit d'après les rapports naturels de leur situation géographique, soit, pour ce qui concerne les possessions d'outre-mer de la Grande-Bretagne et de la France, au point de vue des affinités de leur régime économique et politique, déterminées par l'existence du lien colonial qui les unit à leurs métropoles respectives.

Comme, pour atteindre le but que nous nous proposons, il ne suffit pas de faire connaître la nature et le mode, l'objet et la valeur des échanges, mais qu'il convient d'indiquer aussi les moyens d'en faciliter le développement fructueux, nous aurons à déterminer avant tout, dans cette revue de tous les marchés sur lesquels se déploie la prodigieuse activité du commerce international, l'importance que chaque pays a déjà ou celle qu'il est susceptible d'acquérir pour l'échange des produits, dans la mesure de son territoire et de sa population, de l'état général de son commerce et des progrès matériels de tout genre qui y ont été constatés. Il ne s'agira pas moins de donner pour chacun, particulièrement en vue de ses relations avec la France et l'Angleterre, des renseignements précis sur le régime des tarifs et des traités en vigueur, ainsi que sur la nature même et sur les conditions de vitalité du trafic; puis, de bien déterminer les objets principaux sur lesquels ce dernier porte, la marche et les variations les plus remarquables du commerce de chacune de ces deux contrées avec toutes les autres, ainsi que les causes majeures de ces vicissitudes. Il faut, enfin, s'appliquer à signaler partout, dans l'examen des rapports existants, les produits et les ressources, les besoins nouveaux et les circonstances qui promettent d'ajouter aux éléments et aux chances de succès de la concurrence de notre propre commerce avec celui de l'Angleterre ou des autres pays. Pour les détails infinis de la décomposition des échanges, dont les chiffres varient continuellement, nous ne pouvons, on le conçoit, que

renvoyer aux états annuellement publiés par l'administration des douanes françaises et anglaises. Diverses autres publications, portant un caractère officiel ou semi-officiel, nous aideront à remplir notre programme. Outre le recueil français des *Annales du commerce extérieur*, dont la partie statistique ou des faits commerciaux contient le résumé de presque toute la correspondance consulaire centralisée au ministère du commerce, il nous reste à citer, comme très-importants pour les matières qui nous occupent : le *Recueil consulaire belge*, paraissant en livraisons mensuelles, depuis 1855, et plein d'excellentes informations sur les besoins, les ressources et les usages de tous les marchés ; les deux séries de livres bleus sur le commerce des colonies anglaises et des pays étrangers, publiées par ordre du parlement britannique, sous le titre de *Statistical Tables, relating to colonies and other possessions of the United Kingdom* et *relating to foreign countries;* le beau recueil américain d'Edmond Flagg, dont six volumes in-4° ont paru, de 1856 à 1858, sous le titre de *Report on the commercial relations of the United States with all foreign nations;* les Archives commerciales de Prusse (*Preussisches Handelsarchiv*), en livraisons hebdomadaires, qui se publient régulièrement, depuis 1847, à Berlin, aujourd'hui sous la direction de MM. Moser et Jordan; enfin, la revue, également hebdomadaire de l'*Austria*, de Vienne, qui remplaça, en 1848, l'ancien journal du *Lloyd* autrichien, etc. On fera bien de recourir à ces publications pour les particularités infinies dont les bornes de notre cadre ne comportent pas le développement.

LIVRE QUATRIÈME.

RELATIONS

DU COMMERCE DE L'ANGLETERRE ET DE LA FRANCE

AVEC LES DIVERS MARCHÉS DU GLOBE.

CHAPITRE Ier.

COMMERCE COLONIAL.

Succursales de leur métropole, les colonies passent assez généralement pour ses débouchés les mieux assurés. Leur dépendance politique, mais plus encore l'intime communauté avec la mère-patrie, dans celles dont la population est de même souche, la conformité du langage et des mœurs, y développent, entretiennent et cimentent les relations mutuelles plus efficacement que toutes les restrictions du système colonial des siècles derniers, grâce à Dieu en majeure partie abandonnées de nos jours. Témoin le développement prodigieux des échanges de l'Angleterre avec les États-Unis, depuis l'affranchissement de ces derniers, duquel, on ne saurait l'oublier, date précisément le magnifique essor de cet immense commerce.

A part même ces vastes provinces d'Amérique, soustraites à sa domination par la guerre de l'Indépendance, les possessions d'outremer de la Grande-Bretagne ont laissé bien loin derrière elles, en importance, celles de toutes les autres puissances maritimes et coloniales. Ainsi, le domaine colonial de la France ne renferme pas

plus de 4 millions d'habitants, y compris les 3 millions de l'Algérie, tandis que celui de l'Angleterre embrasse, dans les cinq parties du monde, d'immenses territoires, avec une population d'environ 195 millions d'âmes, dont 188 pour l'empire anglo-indien seul[1].

La supériorité n'apparaît pas moindre, lorsqu'on considère la fertilité des colonies anglaises en productions de tous les climats, les avantages de position et les ressources de tout genre qu'elles offrent à leur métropole, pour sa navigation et son commerce, ainsi que leur importance, comme débouchés, pour les produits de son sol et de son industrie propre. Aussi le commerce colonial occupe-t-il, chez nos voisins, dans l'ensemble du mouvement des échanges extérieurs, une place incomparablement plus large que chez nous. Nous le voyons, en effet, s'élever dans le Royaume-Uni aux chiffres suivants :

VALEURS RÉELLES DES MARCHANDISES ÉCHANGÉES EN LIVRES STERLING.

	Importation totale.	Exportation totale.	Mouvement général.	
	—	—	—	
1854.	34,149,000	36,375,000	70,524,000	
1863.	84,684,000	54,970,000	139,654,000	
Soit	2,117	1,374	3,491	millions de francs.

La valeur des produits britanniques en particulier, qui dominent dans les exportations pour les colonies, et dont le montant y a plus que quadruplé depuis 1827, s'est ainsi établie depuis lors :

1827.	10,951,000	livres sterl.
1854.	33,852,000	—
1859.	46,144,000	—
1860.	43,665,000	—
1861.	42,245,000	—
1862.	41,895,000	—
1863.	50,879,000	—
Soit	1,272	millions de francs.

En somme, les échanges du Royaume-Uni avec ses possessions d'outre-mer sont fortement en progrès depuis 1861, à l'importation surtout, et représentent aujourd'hui près du tiers de l'ensemble de son commerce extérieur. Mais dans les chiffres ci-dessus, comprenant toutes ces possessions, figure naturellement aussi le trafic avec

1. Voir livre I, chap. II, § 6.

des établissements, situés en Europe même, qui ont un caractère à part. Ainsi, les îles anglo-normandes sont des dépendances immédiates plutôt que des colonies de la Grande-Bretagne; Helgoland n'est qu'une vigie sans importance commerciale, à l'embouchure de l'Elbe, et Gibraltar, Malte, les îles Ioniennes, outre que ces dernières, cédées en 1864 au royaume de Grèce, formaient, auparavant déjà, un petit État distinct, sous le protectorat de l'Angleterre, n'ont été, de tout temps, pour leur métropole, que des entrepôts extérieurs, dont le mouvement d'affaires se mêle au courant de ses opérations avec les trois péninsules et les autres contrées riveraines du bassin de la Méditerranée. Or, la somme des échanges du Royaume-Uni avec ses autres possessions d'Europe, énumérées ci-dessus, a varié, dans les dernières années, de 116 ½ millions de francs, en 1860, à 102 en 1861, 105 en 1862, et 118 ½ en 1863, chiffres dont voici la répartition entre le mouvement d'entrée et de sortie :

(Valeurs réelles en livres sterling.)

	1860.	1861.	1862.	1863.
Importation	1,311,000	1,129,000	1,194,000	1,069,000
Exportation	3,269,000	2,946,000	2,997,000	3,669,000
Dont en produits britanniques	2,865,000	2,543,000	2,568,000	3,163,000

C'est autant à déduire du commerce colonial proprement dit.

Nous retrouverons les îles Ioniennes au chapitre V, en parlant de la Grèce. Quant aux îles anglo-normandes et aux autres établissements britanniques d'Europe, nous pouvons aussi nous dispenser de nous en occuper plus longuement ici, ces possessions devant former l'objet de notices spéciales à la fin de l'ouvrage.

Voilà pour l'objet des opérations directes de l'Angleterre avec ses colonies, en marchandises. Mais, pour arriver à l'évaluation complète de son commerce, il importe de faire entrer de plus en ligne de compte la partie du transit anglo-égyptien qu'alimentent divers articles du trafic de l'Inde avec sa métropole, pour lesquels le besoin de célérité fait préférer la voie de Suez à celle du cap de Bonne-Espérance; finalement aussi tout le numéraire et les métaux précieux que la Grande-Bretagne reçoit de ses possessions d'outre-mer ou y expédie, par la première des voies ci-dessus mentionnées

principalement[1], comme par exemple les arrivages d'or de l'Australie et de la Colombie anglaise, ou les envois d'argent pour l'Inde.

L'Inde, par l'immensité de son territoire, de sa population et de ses ressources; l'Australie et la future confédération acadienne, faisceau des provinces anglaises de l'Amérique du Nord, par l'état avancé de leur colonisation tout européenne, sont, avec les Indes occidentales, le cap de Bonne-Espérance et l'île Maurice, comme pays de production et comme débouchés, les plus beaux fleurons de cette magnifique domination coloniale. Les trois premières surtout comptent parmi les plus vastes et les plus fertiles régions du globe. On jugera de l'importance générale du marché qu'elles offrent, par l'aperçu des chiffres, en partie officiels, qui résument l'ensemble de leurs échanges avec tous pays.

La somme du commerce maritime des Indes orientales anglaises, y compris Singapore et Ceylan, ne paraissait pas devoir être évaluée, en moyenne annuelle, à moins de 3 milliards de francs, impliquant toutefois un mouvement de numéraire très-considérable, même avant que la guerre d'Amérique eût fait prendre un si grand développement à l'exportation du coton de l'Inde. C'est beaucoup plus que les chiffres de certains pays des plus richement dotés de l'Europe, comme l'Italie ou l'Espagne, quoique peu relativement à ce qu'il est permis d'espérer des ressources naturelles d'une contrée aussi vaste, aussi populeuse et aussi anciennement civilisée que l'Inde. Ajoutons que, sur le continent de celle-ci, presque toute l'activité commerciale s'est concentrée dans deux villes, parmi lesquelles Bombay commence à l'emporter sur Calcutta même, pour les exportations surtout. Madras, qui n'a jamais pu prétendre qu'au troisième rang, est resté fort en arrière.

Dans le Canada, qui forme le noyau de la domination anglaise sur le continent de l'Amérique du Nord, les tableaux officiels du commerce extérieur de la colonie en portent les échanges, effectués tant par terre et par les lacs, c'est-à-dire par la frontière des États-Unis, que par mer avec tous pays, aux chiffres suivants, dont la comparaison fait ressortir des progrès assurément très-remarquables.

---

1. Voir, pour les chiffres, au tome I, les tableaux des pages 531 à 534.

MARCHANDISES ET NUMÉRAIRE.

	1851.	1861.	1862.	1863.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Importations.	133,967,000	230,343,000	260,013,000	245,910,000
Exportations.	70,616,000	195,886,000	179,739,000	223,799,000
Totaux.	204,583,000	426,229,000[1]	439,752,000	469,709,000

En Australie, l'accroissement, par suite de la découverte du minerai aurifère en mai 1851, a été bien plus merveilleux encore. Voici les résultats que présente le commerce extérieur de la Nouvelle-Galles du Sud, qui est la principale des colonies de cette région, et dont presque tous les échanges s'effectuent par le port de Sydney.

MARCHANDISES ET OR[2].

	1850.	1860.	1861.	1862.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Importations.	33,335,000	187,982,000	159,789,000	233,366,000
Exportations.	33,945,000	126,800,000	139,871,000	177,564,000
Totaux.	67,280,000	314,782,000	299,660,000	410,930,000

Aucune de nos propres colonies n'est comparable à ces marchés. Bien que la France aussi possède des établissements disséminés dans toutes les parties du monde, qu'elle en ait augmenté le nombre et avancé les limites par de récentes conquêtes, et tende ainsi visiblement à se faire, comme puissance coloniale, une place à côté de l'Angleterre, elle n'est pas encore en mesure de rivaliser avec celle-ci sur ce domaine, sous le rapport de l'exploitation commerciale non plus que sous celui du développement spontané de la colonisation par le travail libre, élément créateur de l'étonnante fortune des vastes contrées que la race anglo-saxonne s'est chargée de peupler, de cultiver et de vivifier au delà des mers.

Le résumé des échanges de marchandises de la France avec l'ensemble de ses possessions coloniales, fait ressortir l'inégalité que

1. Le cours du dollar, converti dans les chiffres ci-dessus sur le pied ordinaire de 5 fr. 35 c., s'étant élevé jusqu'à près de 6 fr. en 1861, on aurait ainsi des totaux de 478, 493 et 527 millions de francs pour cette année et les deux suivantes.

2. Voir le *Statistical Register* de cette colonie, publié régulièrement depuis 1837. Dans la conversion des chiffres empruntés à ces documents, on a pris la livre sterling pour 25 francs.

nous venons de constater. Les totaux de ce mouvement s'établissent comme il suit :

1° *Au commerce général.*

(Valeurs réelles en millions de francs.)

	Importations.	Exportations.	Totaux.
1827.	68.3	57.2	125.5
1847.	105.6	128.4	234.0
1860.	183.0	253.2	436.2
1861.	194.1	235.0	429.1
1862.	158.8	231.0	389.8
1863.	173.0	225.4	398.4

2° *Au commerce spécial.*

1827.	57.0	59.2	116.2
1847.	82.5	108.9	191.4
1860.	180.6	238.5	419.1
1861.	180.3	217.8	398.1
1862.	145.5	208.5	354.0
1863.	171.0	197.5	368.5

On s'explique difficilement, de prime abord, comment, à l'exportation de 1827, le chiffre du commerce général se trouve être plus faible que celui du commerce spécial. Cette différence étrange vient, comme nous l'avons déjà fait observer au tome Ier, page 505, de ce que les tableaux de cette année présentent les chiffres de nos envois de produits nationaux à Bourbon et aux Antilles avec des rectifications, tandis que l'on s'était contenté d'éléments défectueux pour former les chiffres correspondants de l'exportation générale, qui sont ainsi restés incomplets. L'Algérie n'appartient, comme on sait, à la France que depuis 1830. L'intérêt des comparaisons tendant à donner la mesure de l'accroissement de notre commerce colonial ne se conçoit donc qu'à partir de cette époque. En somme, l'importance de ce commerce a pour le moins triplé depuis lors. Cependant il ne représentait encore, en 1860, année de son plus grand développement, que 7 $^1/_2$ p. 100 de l'ensemble de notre commerce extérieur, et c'est à peine s'il s'élève aujourd'hui à plus d'un neuvième de la valeur des échanges de la Grande-Bretagne avec ses possessions d'outre-mer. Encore, nos opérations avec l'Algérie seules forment-elles près de la moitié de notre commerce colonial, et ne faut-il pas perdre de vue que cette contrée se trouve placée dans des conditions toutes particulières, dont nous réservons l'examen pour une

notice spéciale, à la fin de ce volume. La colonisation, ayant dû, d'après la nature des choses, y être précédée d'une longue période de conquête et de pacification, comme dans une autre occupation armée de date plus récente, celle d'une partie du littoral de la Cochinchine, n'y arrive que lentement à porter ses fruits. Cependant elle y a fait d'incontestables progrès, et l'Algérie qui, en 1847, ne fournissait encore que pour 4 ½ millions de francs de ses produits à notre commerce, lui en a livré, en 1861, pour près de 63 ½ millions, c'est-à-dire beaucoup plus qu'aucune de nos trois plus riches colonies à culture, la Réunion, la Martinique et la Guadeloupe, prises isolément. Mais la brèche faite, vers la fin du siècle dernier, à notre commerce colonial par la perte irréparable de Saint-Domingue, n'a pu être comblée jusqu'à présent. On ne saurait, d'autre part, se laisser éblouir par l'élévation temporaire des chiffres de nos exportations pour l'Algérie, évaluées, en 1860, à plus de 160 millions de francs; car ce commerce, en grande partie déterminé par la nécessité constante de pourvoir aux besoins d'un corps d'armée plus ou moins nombreux, a un caractère artificiel, sur lequel il n'y a pas à se méprendre. Cependant, la diminution constatée depuis 1860 dans l'ensemble de notre commerce avec les colonies françaises, n'a rien d'alarmant; elle n'est que la conséquence naturelle d'une plus grande liberté donnée à celles-ci, pour l'établissement de relations directes avec l'étranger, et des facilités que la réforme douanière nous a procurées, pour notre approvisionnement en denrées coloniales de toute provenance.

Dans toutes les colonies fondées par leurs nationaux, l'Angleterre et la France ont naturellement aussi introduit les lois et usages, ainsi que les monnaies, poids et mesures de la mère-patrie. Mais, dans les possessions obtenues par la conquête, l'une et l'autre ont dû laisser presque généralement subsister, au moins pour les indigènes, comme elles l'ont notamment fait dans l'Inde et en Algérie, le régime civil antérieur à l'établissement de leur domination. De même l'île Maurice et Sainte-Lucie sont restées soumises au régime des lois françaises, la Trinité à celui des lois espagnoles, Démérary, Esséquébo et Berbice, enfin, aux lois hollandaises qui y étaient en vigueur à l'époque de la cession de ces diverses colonies à l'Angle-

terre. Enfin, l'ancienne colonie française du Bas-Canada, dans les rapports de la propriété foncière surtout, et le cap de Bonne-Espérance, si longtemps hollandais, ont aussi conservé des traces de leur législation originaire.

Dans l'Inde, où la suppression des poids et des mesures et monnaies locales rencontrera longtemps encore d'insurmontables difficultés, les deux principales monnaies effectives, frappées en argent, sont la roupie de la Compagnie, en usage dans les trois présidences depuis 1835, et la roupie sicca de Calcutta ou roupie ancienne, évaluées par Doursther, la première à $2^{f},3757$, la seconde à $2^{f},5330$, et généralement divisées en 16 anas ou 192 pices.

Bien que la monnaie impériale de la Grande-Bretagne ait été, de préférence, adoptée dans les autres possessions britanniques, les provinces anglaises de l'Amérique du Nord, limitrophes des États-Unis, ont cru devoir substituer le dollar à la livre sterling, dans leurs comptes officiels. Mais, pour la mesure des liquides, on y fait usage du gallon impérial, tandis qu'aux Indes occidentales comme aux États-Unis, le commerce est resté fidèle à l'ancien gallon à vin d'Angleterre de $3^{\text{lit.}},7852$[1].

Nous avons déjà fait connaître, dans le volume précédent, les traits généraux de l'ancien régime colonial de la France (voir p. 352, 363 et 378) et de la législation commerciale actuelle de l'Algérie, de nos colonies à culture et de nos autres possessions d'outre-mer (p. 398-402). Il ne nous reste rien à ajouter non plus à ce que nous y avons dit (p. 324-327) de l'ancien système colonial de l'Angleterre, de l'abandon complet qu'elle en a fait et du régime particulier de la principale denrée coloniale, des sucres (voir p. 386), si ce n'est que ce dernier a été de nouveau modifié, dans le Royaume-Uni, par un acte du 13 mai 1864, pour les droits de douane et d'accise, ainsi que pour les drawbacks[2].

D'après l'acte de la dix-huitième année du règne de George III,

---

1. Pour tout le détail des usages locaux en fait de monnaies, poids et mesures, dans les colonies et les pays étrangers, nous renvoyons une fois pour toutes aux livres spéciaux de métrologie, mais surtout aux articles de géographie commerciale du nouveau *Dictionnaire du commerce et de la navigation* de Guillaumin.

2. Voir *Annales du commerce extérieur*, ANGLETERRE, L. C., n° 46, p. 3 et 4.

chapitre 12, communément appelé la grande charte des colonies, le parlement britannique n'est plus autorisé à leur imposer que les taxes nécessaires pour régler, conformément à leur intérêt propre, les rapports de leur commerce extérieur. D'après ce principe, il leur est en général interdit d'établir aucun droit de douane contrairement aux dispositions des traités de commerce de la Grande-Bretagne avec les autres puissances, de frapper de taxes les articles qui y sont importés pour l'usage et les besoins des troupes, ainsi que d'établir des droits différentiels dans leurs ports. Toutes ces réserves ont été expressément maintenues dans les dernières mesures constitutives du régime politique des colonies australiennes. Mais la révision, annuelle ou périodique, des tarifs de douane applicables à toutes celles des colonies anglaises qui jouissent du bénéfice d'institutions parlementaires, n'en est pas moins, d'ordinaire, comprise dans les attributions directes des législatures coloniales elles-mêmes. Aujourd'hui, les ports d'outre-mer de l'empire britannique sont ouverts à la libre concurrence des pavillons et du trafic de toutes les nations amies, indistinctement.

Il en est de même dans les principales colonies françaises, depuis la loi du 31 juillet 1861, qui a opéré une réforme fondamentale dans le régime de douane de nos Antilles et de l'île de la Réunion. Un décret du 24 décembre 1864 a fait autant pour Cayenne et Saint-Louis (au Sénégal). Cependant des restrictions importantes et plus ou moins gênantes subsistent encore dans quelques-unes de nos possessions, et le principe de la liberté commerciale est encore loin d'y être appliqué aussi généralement que dans les colonies anglaises. Quoi qu'il en soit, la concurrence entre les deux pays qui nous occupent, tend à s'engager de plus en plus, de part et d'autre, jusque sur le terrain de leurs marchés coloniaux respectifs, et, bien qu'il n'y ait pas encore une très-grande activité à signaler dans ses débuts, ils n'en méritent pas moins de fixer l'attention. Nous aurons donc à les observer et à en constater aussi les résultats, dans cette étude du commerce colonial des deux puissances, dont nous allons maintenant suivre le trafic avec chacune de leurs colonies respectives, en commençant ce tour du monde par les moins éloignées de la métropole.

Amérique du Nord. — Provinces anglaises.

Les possessions actuelles de l'Angleterre au nord des États-Unis ont acquis pour elle, de nos jours, par suite des progrès de la colonisation, dans le Canada surtout, vers lequel se dirige le flot principal de l'émigration britannique, une valeur certainement supérieure à celle qu'avaient, à l'époque de leur séparation de la mère-patrie, les treize provinces qui ont formé le noyau primitif de la puissante confédération américaine. Ces possessions comprennent, sur les lacs intérieurs, qui marquent en partie la limite du côté de celle-ci, et sur les bords du fleuve Saint-Laurent, le Haut et le Bas-Canada, la plus peuplée, la plus fertile et la mieux cultivée, comme la plus commerçante et la plus riche de ces colonies anglaises, avec les deux ports de Québec et de Montréal; puis, à l'entrée du golfe de Saint-Laurent, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse, avec l'île du Cap-Breton, contrées richement boisées, qui sont en outre d'un prix inestimable comme positions maritimes; la fertile île du Prince Édouard, à l'ouest de la précédente; plus au nord, la grande île de Terre-Neuve, avec ses deux bancs, les plus favorablement situés qui existent pour la pêche de la morue et du maquereau; la région déserte et glacée du Labrador, qui en dépend, à l'entrée de la vaste baie d'Hudson; enfin, l'immense territoire de chasse de la compagnie portant le nom de cette baie des rivages de laquelle il s'étend, à l'ouest, entre la zone des terres cultivables et les régions polaires jusqu'à l'océan Pacifique, où la Colombie anglaise et l'île de Vancouver viennent également d'être abordées par la colonisation, à laquelle convient les mines de charbon de cette île et les mines d'or récemment découvertes sur le continent voisin, près de la rivière de Fraser.

Il existe aujourd'hui des lignes de navigation à vapeur régulièrement établies entre la Grande-Bretagne et toutes ses possessions d'outre-mer, l'Australie non exceptée; mais, de toutes, les provinces anglaises de l'Amérique du Nord sont dans la situation la plus avantageuse pour la rapidité des communications avec la métropole. Il ne faut plus, en effet, que huit jours aux paquebots à vapeur pour faire le trajet de 1,175 lieues de Liverpool à Halifax (Nouvelle-

Écosse), port qui est le centre des forces navales anglaises stationnées dans ces parages, ainsi que le point de mire de la ligne télégraphique et du chemin de fer des deux capitales du Canada. De Halifax à Valentia, la pointe la plus occidentale de l'Irlande, d'où partait le câble transatlantique de télégraphie sous-marine, que l'on a vainement essayé d'établir à demeure, la distance n'est même que de 1,000 lieues. Cependant les États-Unis, limitrophes des possessions anglaises et, par conséquent, encore plus directement favorisés par le voisinage, y font une concurrence de plus en plus forte au commerce britannique. Il en est surtout ainsi depuis le traité de réciprocité du 5 juin 1854, qui a réglé les rapports de ce voisinage, dans l'intérêt de la navigation et du commerce des deux parties, en ouvrant tout le cours du Bas-Saint-Laurent aux navires de l'Union, et accordant à celle-ci le bénéfice de la franchise ou de réductions de droits pour certains de ses produits, à charge de réciprocité; ce qui explique la diminution observée, depuis lors, dans les opérations directes de ce groupe de colonies avec l'Angleterre même, mais n'a pas empêché les protectionnistes du nord de l'Union d'attaquer récemment cette convention, comme trop favorable à leurs voisins, et d'en provoquer la dénonciation, qu'ils ont obtenue du congrès. Le recueil des *Annales du commerce extérieur* contient, sous la rubrique PROVINCES ANGLAISES DE L'AMÉRIQUE DU NORD (Législation commerciale), la plupart des tarifs, règlements et autres mesures concernant le régime de douane et d'excise, de navigation, de pilotage et de port de ces mêmes provinces.

Le tarif de douane et d'excise en vigueur dans le Canada depuis 1859, a été modifié en dernier lieu par un acte du 30 juin 1864[1]. Cette province s'est de plus en plus rapprochée du régime commercial des États-Unis, par la substitution du dollar à la livre sterling comme unité monétaire, en 1858, et, l'année suivante, par celle de droits à la valeur, variant assez généralement de 5 à 30 p. 100, aux droits spécifiques, supprimés à très-peu d'exceptions près. En 1860, le tarif d'importation fut modifié pour les fruits du midi et les boissons, par une réduction de la taxe de 30 à 20 p. 100 de la valeur

---

1. Voir aux *Annales*, sous la rubrique indiquée, n°s 2 et 15.

sur les vins, ainsi que de 100 à 30 p. 100 sur les eaux-de-vie, et l'on exempta les livres de tout droit. Les tissus en général payent 20 p. 100. Ces divers taux ont été maintenus. Ajoutons que l'augmentation des droits d'excise sur les spiritueux indigènes, en 1862, peut être regardée aussi comme favorable à l'importation des eaux-de-vie de France au Canada.

Depuis 1861, le port de Gaspé, dans la baie de ce nom, à l'embouchure du Saint-Laurent, et celui du Saut Sainte-Marie, à l'entrée du lac Supérieur, sont érigés en ports francs, et, le 6 mars 1863, le gouvernement colonial a fixé le rapport du dollar canadien à celui des États-Unis, en raison de la dépréciation de ce dernier.

Le régime commercial de toutes les autres provinces est réglé par des actes annuellement votés. Le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse ont également adopté le dollar pour base de la perception des droits de douane. En 1862, le gouvernement colonial de la première de ces deux provinces a modifié aussi le régime d'entrée des vins, des spiritueux, des sucres, des mélasses et des thés, et porté à 3 p. 100 le droit additionnel établi, en 1856, sous le nom de droit de chemin de fer. La seconde est régie par l'acte-tarif du 31 mars 1864. Les autres actes à consulter sont, pour l'île du Prince Édouard et pour Terre-Neuve, des tarifs de la même année, tous les deux valables seulement jusqu'en mai 1865[1].

Le vaste territoire de la compagnie de la baie d'Hudson est resté soumis, depuis le règne de Charles II, à cette puissante corporation, qui y a établi une longue chaîne de postes, dans lesquels elle a ses agents et soudoie un grand nombre de chasseurs, pour l'exploitation de l'important commerce des fourrures, dont elle y avait le privilége exclusif, depuis sa fusion avec l'ancienne compagnie canadienne du nord-ouest. Malgré l'expiration récente de son monopole, qui n'a pas été légalement renouvelé, il lui appartient encore, par le fait des avantages que lui procurent ses relations de vieille date avec les tribus indiennes et sa forte organisation dans toute la région du nord-ouest.

Une colonie nouvelle a été distraite du territoire de la compagnie

1. Voir aux *Annales*, *ibid.*, n[os] 16 et 17.

en 1858, sous le nom de Colombie anglaise. Elle est bornée sur la terre ferme par la frontière des États-Unis, au sud; la chaîne principale des montagnes Rocheuses, à l'est; la rivière Simpson et la branche Finlay de la rivière de la Paix, au nord; à l'ouest, enfin, par l'océan Pacifique, où elle comprend l'île de la Reine Charlotte et d'autres îles adjacentes. Le régime de douane et de navigation, applicable au trafic de cette circonscription, dans le port de Queensborough, a été établi par deux proclamations du gouverneur, en 1859[1]. L'île de Vancouver, située près du même littoral, dépend depuis 1858 du même gouverneur, qui réside à Victoria. Il n'y a point de douane. Victoria, le chef-lieu de cet établissement, est port franc. D'après l'*Almanach américain* pour 1864, les deux colonies réunies contiennent 236,500 milles carrés anglais, avec 95,000 habitants, dont environ 20,000 appartiennent à l'île de Vancouver.

Voici, depuis 1860, d'après les états de commerce du Royaume-Uni, la répartition de ses échanges de marchandises avec ses diverses possessions du nord de l'Amérique :

		Importation totale.	Exportation totale.	Part des produits britanniques dans l'exportation.
		Liv. st.	Liv. st.	Liv. st.
Canada	1860	4,422,552	2,266,918	2,137,827
	1861	5,989,648	2,357,925	2,081,446
	1862	6,572,430	2,757,859	2,237,520
	1863	5,867,098	2,938,201	2,479,230
Nouveau-Brunswick	1860	1,536,447	425,934	403,056
	1861	1,749,040	370,122	334,836
	1862	1,119,744	447,958	385,566
	1863	1,447,241	539,884	486,315
Ile du Prince Édouard	1860	54,797	82,578	73,781
	1861	73,471	90,615	75,529
	1862	66,647	93,708	72,730
	1863	63,515	130,316	107,740
Nouvelle-Écosse et Cap-Breton	1860	144,141	575,219	529,094
	1861	197,216	611,593	539,907
	1862	111,425	827,367	722,329
	1863	155,266	1,013,283	922,660
Terre-Neuve et Labrador	1860	484,005	504,185	466,572
	1861	512,925	443,406	391,876
	1862	454,081	382,441	331,452
	1863	435,684	492,021	442,102
Territoire de la baie d'Hudson	1860	178,922	85,248	79,936
	1861	137,754	39,694	34,715
	1862	127,047	47,465	42,186
	1863	154,024	81,563	72,924

1. Voir aux *Annales*, *ibid.*, n° 3.

		Importation totale.	Exportation totale.	Part des produits britanniques dans l'exportation.
		Liv. st.	Liv. st.	Liv. st.
Colombie anglaise	1860	6,098	46,728	37,084
	1861	7,866	242,997	231,644
	1862	48,019	224,555	199,227
	1863	42,810	331,664	302,511

Depuis 1858, année dans laquelle le total des exportations de la métropole pour ces colonies descendit à 3,448,000 livres sterling [1], celle-ci a vu son débouché immédiat se restreindre dans plusieurs d'entre elles. C'est que, depuis le traité déjà mentionné plus haut, beaucoup d'articles manufacturés dans les États limitrophes de l'Union font concurrence aux produits similaires anglais, sur lesquels ils ont même obtenu un grand avantage dans le Haut-Canada. Cependant, les produits agricoles et certaines denrées coloniales continuent à dominer dans ces envois de l'Union, qui sont arrivés à dépasser en valeur ceux de la Grande-Bretagne au Canada, et dont près de la moitié y bénéficie des stipulations de franchise du traité. Cette province, de son côté, n'en tend pas moins à devenir de plus en plus indispensable à la Grande-Bretagne, pour l'approvisionnement de ses greniers et de ses chantiers. Du Canada, le Royaume-Uni tire une masse de bois de marine et de construction, de blé et d'autres grains, de farines et de légumes secs, du beurre, de la potasse, etc.; du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et des îles voisines, il reçoit principalement des bois; de Terre-Neuve, du Labrador et des établissements de la baie d'Hudson, du poisson, de la morue surtout, de l'huile de poisson et des fourrures. Enfin, la Colombie anglaise aussi commence à lui expédier des bois, avec des pelleteries et même un peu de laine.

En 1863, année dont le chiffre d'importation des produits de ces colonies dans le Royaume-Uni n'égala cependant pas celui de la précédente en total, la métropole a tiré ainsi du Canada seul pour 2,476,418 livres sterling de bois de construction bruts, 773,744 (au lieu de 813,054 en 1860) de planches et 194,257 (207,800 en

1. Au tableau de la page 523 du tome I, il y a 8,448,000, erreur typographique que nous nous empressons de rectifier.

1858) de douves; pour 991,030 liv. st. (2,067,615 en 1862) de froment, 531,194 (789,795 en 1862) de farine de froment, 120,623 (463,255 en 1862) de maïs, 133,267 (312,957 en 1861) de pois et 139,066 (179,878 en 1862) de beurre; pour 201,058 liv. st. de potasse, 11,077 (41,732 en 1862) de pétrole, etc. En quantités, l'importation totale du Royaume-Uni en céréales de l'Amérique anglaise s'est réduite, de 1862 à 1863, pour le froment en grains, de 861,452 à 483,230 quarters; pour la farine de froment, de 1,108,591 à 883,352 quintaux anglais. On peut se faire, d'après ces chiffres, une idée de l'importance des ressources agricoles et forestières de ces provinces.

En échange de leurs produits, la Grande-Bretagne leur fournit toute sorte d'articles manufacturés, mais surtout des cotonnades et des lainages, des boissons, du thé, du tabac, du sel et des denrées coloniales, indépendamment de ce qu'elles s'en procurent directement sur les lieux de production, aux Indes occidentales, ou par la voie des États-Unis. En somme, la valeur des importations de la métropole l'emporte généralement de beaucoup sur celle de ses exportations (voir tome Ier, p. 523) dans le trafic avec ses colonies du nord de l'Amérique, au commerce propre desquelles il faut encore ajouter la morue et tout le poisson de pêche anglaise qui s'expédie directement des pêcheries à l'étranger. Des documents officiels n'évaluent pas à moins d'une vingtaine de millions de francs le produit annuel de cette pêche, à Terre-Neuve, tandis que les importations de cette colonie dans le Royaume-Uni n'ont atteint un chiffre aussi élevé (818,538 liv. st.) qu'une seule fois, en 1857, et sont retombées depuis à de bien moindres sommes.

Pour les grains, les farines et tous les autres produits, à l'exception des bois et des pelleteries, dont Québec est devenu l'entrepôt le mieux approvisionné, Montréal peut être aujourd'hui désigné comme le principal marché du Canada.

Les *Annales du commerce extérieur* contiennent d'intéressantes notices spéciales sur les bois, les ressources minérales, les fourrures et les produits de la pêche de cette province[1]. Les bois les plus pro-

1. Voir dans ledit recueil: COLONIES ANGLAISES D'AMÉRIQUE, Faits commerciaux, n°s 9, 10, 12, 13, et 14.

pres à l'exportation sont : le pin blanc et jaune, l'épinette blanche (*spruce*), variété du sapin d'Europe, l'épinette rouge, le cèdre, le frêne, l'orme, le mérisier, l'érable à sucre, le bois blanc, le noyer; enfin, le pin rouge et le chêne du Haut-Canada. Le commerce des bois a souffert de la guerre sévissant aux États-Unis ; mais, d'un autre côté, la crise américaine n'a pas été défavorable à l'industrie du Canada, où beaucoup de capitalistes de l'Union sont venus chercher le placement de fonds qu'ils trouvaient trop hasardeux d'engager dans leur propre pays.

Les ressources minérales du Canada et des provinces adjacentes consistent en cuivre, le plus important de ces produits pour le moment; en fer, de qualité supérieure, surtout pour la fabrication des aciers; en or de la Colombie, argent, plomb, zinc, nickel et chrôme; en houille (dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse), tourbe, schistes bitumineux, pétrole, marbres, graphites, ardoises, etc. Demeurées longtemps sans emploi, elles n'ont commencé que depuis peu à être explorées et mises en exploitation. Par suite de la découverte faite dans le Haut-Canada, comme aux États-Unis, d'abondantes sources d'huile minérale ou de pétrole, les usines pour le raffinage de cette huile se multiplient dans le pays de production, et le pétrole aussi s'est présenté, en 1862, comme un élément d'échanges considérable avec l'Europe. Un autre point, qui peut également intéresser les armateurs français, c'est l'abondance, mieux constatée de jour en jour, des minerais de cuivre au Canada. C'est un article de fret pour lequel il n'y a pas d'accident à craindre du voisinage de l'huile de pétrole. Déjà plusieurs compagnies se sont formées outre Manche pour l'exploitation de ces minerais.

Les produits les plus importants de la pêche maritime, dans ces parages, sont la morue, le hareng et le saumon; les pelleteries principales, le vison, la martre, la loutre, le renard de diverses couleurs, le pécan, le rat musqué, le castor, l'ours, le loup, le lynx, le chat sauvage (*racoon*), le buffle ou bison, etc. Les fourrures du Canada s'écoulent généralement par la voie de New-York ; celles de la compagnie de la baie d'Hudson sont en majeure partie directement expédiées à Londres, d'où elles vont aux foires de Leipzig, qui est le marché régulateur du commerce des pelleteries en Europe.

[illegible]

Malgré son [illegible] de consanguinité avec ses premiers habitants du Bas-Canada, la France ne fait que très-peu d'affaires avec cette colonie, et c'est par les voies de l'Angleterre et des États-Unis que notre ancienne colonie reçoit presque tout ce qu'elle consomme de produits français. Cependant les eaux-de-vie qui s'importent au Canada sont généralement de provenance française, de même que certains articles fabriqués, tels que la plupart des objets de fantaisie, divers lainages, comme les draps fins et les mérinos, par exemple, une partie de la lingerie et de la bonneterie. Nos vins rouges du midi exempts de mélange, nos spiritueux en général et nos vinaigres, nos huiles d'olive, nos fruits secs (pruneaux, noix, noisettes, amandes, raisins, etc.), nos graines à semer, les livres et gravures, la musique, la papeterie, les cuirs vernis, la ganterie et la parfumerie, les soieries et modes, les chapeaux de soie, les médicaments préparés, les bougies stéariques, les bronzes d'un prix modéré et les porcelaines de France, ne trouveraient pas moins un débit dans cette province.

---

1. Voir aussi *Annales*, COLONIES ANGLAISES D'AMÉRIQUE, F. C., nos 11 et 14.

Ce qui entrave surtout le développement de nos échanges avec le Canada et les provinces anglaises adjacentes, c'est le manque de relations directes et de communications régulières et suivies. Il n'a été jusqu'à présent envoyé de cette contrée en France que des bois de construction de l'espèce dite épinette blanche. En 1862, par exemple, nous avons reçu de l'Amérique anglaise pour 585,000 et en 1863 même pour 1,214,000 fr. de bois à construire, entrés dans notre consommation; mais c'est là tout. Or, il faut s'attendre à ce que les Anglais et les Américains continuent de recueillir, comme intermédiaires, la meilleure partie des bénéfices de la vente de nos produits manufacturés dans ces provinces, tant que notre commerce n'aura pas réussi à s'en approprier le débouché par l'intercourse directe. Il serait donc à désirer que des navires canadiens pussent également trouver à se vendre dans nos ports, où ils arriveraient avec des chargements de bois, de pétrole, de minerai de cuivre et d'autres matières encombrantes, pour le transport desquels ils conviennent parfaitement. Dans les années 1855 et 1856 il avait été nationalisé en France, pour le Havre surtout, un certain nombre de bâtiments du Canada et du Nouveau-Brunswick, au moyen de l'acquittement des droits alors établis. Le décret du 5 février 1862, qui admit à la francisation, dans des conditions meilleures, les navires construits au Canada, comme le décret du 25 août précédent venait de le faire à l'égard de ceux des chantiers de l'Union américaine, avait pour but d'encourager ces achats; mais, pour qu'il produise son effet, il importe de dissiper les préventions qui existeraient encore contre les premiers. Le fait est que, de 1862 à 1863, aucun bâtiment d'origine canadienne ne paraît avoir été envoyé en France pour y être vendu[1].

Pêcheries françaises de Saint-Pierre et Miquelon.

Au sud de Terre-Neuve, ces petites îles, restituées à la France en 1815, sont, avec le banc du voisinage, tout ce qui lui reste de ses

1. Pour les charges imposées aux navires qui visitent le Canada, les conditions de vente et les prix des marchandises françaises, ainsi que d'autres renseignements pratiques sur ce marché, à l'usage de notre commerce, voyez *Annales*, sous la rubrique indiquée, F. C., n[os] 13 et 14.

vastes possessions d'autrefois dans l'Amérique du Nord, où le Canada, l'Acadie et la Louisiane lui appartenaient. Il s'y fait cependant une pêche importante, dont le produit annuel n'atteint pas moins de 16 millions de francs. La majeure partie de la morue pêchée s'importe en France, avec bénéfice de prime, et s'y consomme. Nous fournissons à ces îles des vivres, l'outillage de pêche et une partie du sel, exempte de droits, pour la salaison, le tout formant une valeur annuelle de 6 à 8 millions de francs. L'importation générale de ces pêcheries en France se résume dans les chiffres suivants :

Moyennes.	Valeurs officielles en millions de francs.
1827-1836	7.1
1837-1846	12.4
1847-1856	9.7 Valeurs réelles. 15.8
1857-1861	17.5
1862.	16.0
1868.	15.1

La valeur officielle à taux invariable qui correspond à ce dernier chiffre, n'est que de 6 ³/₄ millions, ce qui indique une hausse continue dans le prix du poisson. Il en faut conclure aussi que nos pêcheries, bien qu'elles se soient beaucoup relevées dans la dernière période quinquennale, ne sont plus aussi florissantes, ou du moins aussi productives en quantité qu'elles l'étaient de 1837 à 1846.

Indes occidentales.

Cette dénomination géographique, dans son acception générale, comprend les îles de Bahama, à l'entrée du golfe de Mexique, dont elles commandent les passes, mais surtout le vaste archipel des grandes et petites Antilles, partagées entre l'Espagne, l'Angleterre, la France, la Hollande, le Danemark et la Suède, sauf Haïti, où la révolte des noirs a procuré à ceux-ci un fantôme d'indépendance, sur les ruines de l'ancienne prospérité coloniale de la partie jadis française de cette grande île. Dans un sens encore plus large, on peut rattacher en outre aux Indes occidentales les îles Bermudes, situées dans l'Atlantique, vis-à-vis des États-Unis, l'établissement, anglais aussi, de Balise, sur la baie de Honduras, et les Guyanes, sous la domination de la Hollande, de l'Angleterre et de la France, sur la

terre ferme au nord du Brésil, en raison de la parfaite analogie de leur production et de leurs cultures avec celles des Antilles anglaises et françaises, qui sont généralement des îles à sucre et à café.

La véritable cause de l'état stationnaire ou, si l'on veut, du déclin plus ou moins apparent de celles-ci n'est autre que la prodigieuse extension de la culture de ces mêmes denrées, qu'elles fournissaient presque seules autrefois, dans des colonies rivales de l'importance de Java, de Ceylan, de Cuba, ou de vastes contrées, telles que le Brésil, depuis une quarantaine d'années.

Bermudes. — L'importance de ce petit groupe d'îles pour les Anglais, ses possesseurs, réside dans le grand établissement militaire et naval qu'ils y ont fondé. Cependant la guerre du Nord avec le Sud de l'Union y a temporairement aussi donné quelque impulsion à l'activité commerciale. Ainsi les importations des Bermudes dans le Royaume-Uni se sont élevées soudain de 14,141 liv. st., en 1861; et 78,642 en 1862, à 820,314 (plus de 20 $^1/_2$ millions de francs) en 1863. Il en a reçu, en cette dernière année, non-seulement de l'arrow-root, mais aussi pour 789,416 liv. st. de coton brut, presque généralement originaire des États-Unis. Les exportations de la métropole pour ces îles, les plus voisines du théâtre de la guerre en Amérique, et qu'il lui importait d'ailleurs de mettre en état de défense, sont montées simultanément de 39,229 à 248,055 et 659,844 liv. st., consistant surtout en armes, munitions de guerre, lainages, cuirs, effets d'habillement et provisions de toute espèce. Les produits britanniques figurent, en 1863, pour 607,443 liv. st. dans ce mouvement de marchandises.

Antilles anglaises. — Dans le groupe des îles Bahama, possessions de peu de valeur en temps ordinaire, le port de Nassau (Nouvelle-Providence), naguère insignifiant comme centre commercial, vient d'acquérir encore plus d'importance que les Bermudes, par suite de la guerre d'Amérique. Dans les dernières années, en effet, les chantiers de la Clyde (Glasgow), ayant construit nombre de navires, destinés à forcer le blocus des ports confédérés, et qui apportaient tous des chargements entiers à Nassau, ont contribué à faire de cette place un entrepôt considérable de produits de la Grande-Bretagne.

En 1861, Nassau, d'après un rapport du gouverneur, avait importé pour 6,800,000 fr. et exporté pour 3,900,000 fr. de marchandises; en 1862, ses importations atteignaient 31 millions, ses exportations 25 millions de francs, et il est probable que les résultats de 1863 auront encore dépassé de beaucoup ceux de l'année précédente.

La quincaillerie, rubrique sous laquelle la douane fait passer les envois d'armes, figurait dans les exportations de 1862 pour environ 7 millions de francs. A partir de cette année, les opérations, purement accidentelles auparavant, de la Nouvelle-Providence avec les ports de Charleston et de Wilmington, alimentèrent un service régulier, organisé par des compagnies anglaises avec des capitaux considérables. C'est de Nassau qu'a été expédiée, en 1863, la presque totalité des chargements adressés aux confédérés, et c'est là que sont arrivées les cargaisons de coton qui ont pu échapper aux croiseurs fédéraux.

Ce sont toutefois les Antilles anglaises proprement dites qui forment encore aujourd'hui, après la magnifique colonie espagnole de Cuba, la partie la plus importante des possessions européennes dans ce monde insulaire. Le dernier siècle a été l'époque de la plus haute prospérité de la Jamaïque et des autres îles anglaises, qui n'y furent éclipsées que par Saint-Domingue. Mais la révolution d'Amérique, étant venue interrompre le cours des relations fructueuses qu'elles entretenaient avec les provinces du continent, porta la première un rude coup au commerce des îles. Ces relations, si profitables aux deux parties, ne se rétablirent que sous le ministère de Huskisson. Aux Antilles anglaises, comme dans toutes les colonies à cultures tropicales, l'exploitation du sol était fondée exclusivement sur le travail des esclaves. Aussi, déjà l'abolition légale de la traite, en 1808, dut-elle leur causer un préjudice énorme, résultant du désavantage de la concurrence de leurs produits avec ceux des colonies étrangères, auxquelles le recours à la traite n'était pas encore interdit. Dans la métropole, il est vrai, des mesures prohibitives, ultérieurement remplacées par une échelle de droits exorbitants, devaient, en écartant du marché les produits coloniaux de provenance étrangère, effacer ce désavantage. Sous le régime de cette combinaison artificielle, la production sucrière, dans les An-

tilles anglaises, put même faire des progrès marqués de 1820 à 1830. Elle se trouvait encore, à cette époque, plus que suffisante pour les besoins de la métropole, quel qu'y fût l'accroissement continuel de la consommation du sucre. Mais, dans les années suivantes, l'abolition de l'esclavage même, décrétée en 1833 par un acte du parlement britannique, et les fâcheuses expériences de l'apprentissage, qui devait préparer l'affranchissement des esclaves et compléter l'indemnité due aux colons, amenèrent une nouvelle crise, par suite de la désertion des noirs et du manque d'autres bras pour la culture. Le recrutement de *coolies* de l'Inde et de la Chine, auquel on finit par recourir, préserva seul les planteurs d'une ruine complète. Ils n'étaient pas encore au terme de ces rudes épreuves. Sous l'influence de l'esprit libéral qui pénétra dans la législation douanière de la métropole, on y poursuivit l'égalisation des droits entre les denrées coloniales de l'étranger et celles des plantations anglaises, qui perdirent ainsi leur ancien privilége. Les effets de ce changement de système les affectèrent d'autant plus qu'ils s'accomplissaient postérieurement à l'émancipation des noirs. La protection dont les colons jouirent jusqu'en 1846, leur fut ensuite graduellement retirée. (Voir tome Ier, p. 341.)

Mais, en effaçant du tarif de la mère-patrie les droits différentiels, qui y favorisaient les sucres, cafés, bois, etc., des colonies anglaises, on chercha d'autre part à dédommager celles-ci, en leur accordant une entière liberté d'échanges avec tous les pays indistinctement, et, si cette politique n'a pu rendre à ces possessions leur ancienne prospérité, compromise par une autre cause indiquée plus haut, on ne saurait nier, toutefois, qu'elle n'ait contribué à rendre finalement leur condition plus supportable et meilleure de jour en jour. Aussi, les importations des Antilles anglaises dans le Royaume-Uni, qui avaient subi, depuis 1833, une diminution considérable, commencèrent-elles à se relever un peu, de 1856 à 1858 notamment, et leur situation générale s'est-elle encore plus sensiblement améliorée ensuite, sous l'influence des progrès de l'immigration et de quelques bonnes récoltes. La métropole en tire toujours beaucoup de sucre, mais bien moins de café qu'autrefois, du rhum, de la mélasse, du cacao, du piment et du gingembre, de l'arrow-root, du coton, des

éponges, de l'écaille de tortue et des bois de teinture et d'ébénisterie. Elle leur fournit, en échange, toute espèce d'articles manufacturés et de denrées alimentaires[1], dont la somme, bien que fortement en progrès depuis 1862, n'excède cependant guère la moitié des importations ci-dessus mentionnées et n'égale pas les chiffres de ses envois d'autrefois.

Pour les dernières années, le mouvement des échanges du Royaume-Uni avec les Antilles anglaises se résume dans les valeurs suivantes, en livres sterling :

	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.	1863.
Importations.	4,886,743	3,944,080	4,392,311	4,084,937	4,644,842	6,272,424
Exportations.	1,918,291	1,771,297	1,987,485	1,971,806	2,563,548	2,977,513
Dont en produits britanniques.	1,767,400	1,574,797	1,815,799	1,816,050	2,304,917	2,623,847

En 1863, la métropole a reçu de ces îles pour 2,774,944 liv. st. de sucre brut (3,364;730 en 1860); pour 2,413,140 de coton (418,601 en 1862 et 8,515 seulement en 1861), en grande partie sans doute de la provenance des États-Unis; pour 251,999 (394,003 en 1859) de rhum, 155,405 de cacao, 192,121 de café, 102,491 de mélasse, 75,970 de bois de Campêche, etc.

En quantité, l'importation du sucre brut des Antilles anglaises dans le Royaume-Uni, réduite en 1859 à 2,331,035 quintaux anglais, est remontée jusqu'à 2,860,753 quintaux en 1862. Quant à celle du cacao et du café, c'est 1863 qui a présenté le maximum de 5,814,000 livres anglaises pour le premier et de 5,486,000 pour le second.

La France reçoit des Antilles anglaises des cendres et regrets d'orfévre, des éponges, du cacao, du sucre et du café, ainsi que des bois de teinture et d'ébénisterie, en petites quantités.

La Trinité est signalée comme celle de ces îles avec laquelle notre trafic s'est le mieux développé, depuis 1854 surtout. Nous y appor-

---

1. Voici la spécification des articles principaux dont elle approvisionne presque toutes ses possessions d'Amérique: tissus de coton, de laine, de lin et de soie, effets d'habillement, peaux et cuirs préparés et ouvrés, mercerie, quincaillerie et coutellerie, armes et munitions de guerre, charbon de terre et métaux, machines, produits chimiques et médicaments, papeterie et poteries, bois de tonnellerie, savon et chandelle, sucre raffiné, beurre et bière, thé, riz, vins et spiritueux étrangers.

tons, soit de France directement, soit des Antilles françaises, divers articles de l'industrie parisienne, des vins et du beurre. Nantes y a aussi expédié des bois feuillards. En retour, nous y prenons surtout du cacao. On croit que notre commerce trouverait également son profit à y envoyer des farines, du maïs et du riz, des chevaux et des mulets, de la chandelle et des bougies, des tourteaux de graine de lin, de l'avoine, du son et du foin. Il faut mentionner à la Trinité une exploitation de bitume qui fournit l'huile lubrifiante désignée par les Américains sous le nom de *coup oil*, et que l'on dit excellente pour graisser les machines à vapeur. Nos rapports avec cette colonie et les autres îles anglaises ne peuvent que s'améliorer en présence du ralentissement forcé des opérations du commerce des États-Unis avec ces îles, où il est le principal concurrent du commerce britannique.

Antilles françaises. — Des colonies de la France, qui étaient, jusqu'à la révolution de 1789, les plus florissantes des Antilles, il ne lui reste plus que la Martinique et la Guadeloupe avec leurs dépendances. La ruine de Saint-Domingue fut déterminée et consommée, au milieu de l'incendie des plantations et du massacre des blancs, par les fautes successives de la Constituante, de l'Assemblée législative et de la Convention. Les autres îles françaises tombèrent, par le sort de la guerre maritime, au pouvoir des Anglais, qui n'en restituèrent qu'une partie. Au commencement de ce siècle, la Martinique et la Guadeloupe étaient assez prospères; malheureusement elles ne tardèrent pas, sous l'Empire, à être enlevées par l'ennemi, qui les traita en pays conquis. Rendues à la France, ces colonies, dont les sucres étaient soumis à un fort droit à l'importation dans la mère-patrie, y trouvèrent la concurrence du sucre de betterave, longtemps exempt de taxe. Pour remédier à cette inégalité, on prit, dès 1843, le parti de taxer aussi ce dernier graduellement, afin d'arriver à la peréquation du droit sur tous les sucres français, tant coloniaux qu'indigènes, et finalement même sur tous les sucres en général, sans distinction d'origine. Tel est l'objet de la loi du 7 mai 1864, qui constitue le régime actuel des sucres et par laquelle les droits par quintal métrique, décimes compris, ont été fixés pour les sucres bruts de toute origine à 42 fr., au-dessous du type n° 13, et à 44 fr., du n° 13 au n° 20 inclusivement; pour les poudres blanches

au-dessus du n° 20, à 45 fr., et pour les raffinés indigènes et coloniaux, à 47 fr. La faveur d'une détaxe de 5 fr. par quintal métrique est maintenue pour les Antilles françaises et la Réunion jusqu'au 1er janvier 1870, tandis que les sucres importés des pays hors d'Europe par navires étrangers et les sucres importés des pays et entrepôts d'Europe, quel que soit le mode de transport, restent soumis à une surtaxe de 2 fr. La faculté de l'admission temporaire en franchise des sucres non raffinés de toute origine est substituée au régime antérieur du drawback, et l'abonnement, supprimé pour les fabriques de sucre indigène[1].

L'abolition de l'esclavage dans les colonies françaises, décrétée en 1848, et accompagnée d'une indemnisation des propriétaires, s'est heureusement accomplie dans des conditions telles que nos colonies à sucre ont été moins affectées par ce changement de régime que ne l'avaient été les Antilles britanniques, malgré l'indemnité d'un demi-milliard (20 millions de livres sterling), accordée par le parlement aux colons pour la perte de leurs esclaves. Elles ont pu lutter; mais, comme elles sont bornées bien plus étroitement dans l'espace que les îles espagnoles et anglaises, leurs cultures ne sont pas susceptibles de s'accroître indéfiniment, par le choix des terrains et les secours de l'immigration supplémentaire. De 1827 à 1847, nos importations de la Guadeloupe seules avaient présenté un accroissement notable, tandis que nos exportations pour les deux îles avaient sensiblement diminué. De 1851 à 1860, au contraire, l'importation en France progressa légèrement pour les provenances de la Martinique, cette île, plus peuplée que l'autre, ayant moins souffert du ralentissement des travaux de culture, tandis qu'elle diminua pour celles de la Guadeloupe; mais nos exportations, en se relevant dans cette période, reportèrent notre commerce avec les deux colonies un peu au-dessus du niveau de 1827.

Des mesures importantes, qui s'appliquent également à l'île de la Réunion, la convention du 1er juillet 1861 avec l'Angleterre, pour faciliter à nos colonies à cultures le recrutement de bras dans l'Inde

1. Voir tome I, pages 192, 392 et 557, et, pour le texte de la dernière loi, *Annales*, FRANCE, L. C., n° 224, p. 63.

(voir t. I[er], p. 402), mais surtout la loi du 3 juillet de la même année, qui leur a donné la liberté d'étendre et de multiplier leurs relations directes avec l'étranger (voir *ibid.*, p. 379), tendent, il est vrai, à faire sortir les Antilles françaises de leur état de langueur, par un nouveau stimulant[1]. Mais, les saisons et les circonstances n'ayant pas été favorables, les années 1861, 1862 et 1863 ont encore présenté une diminution dans nos échanges avec ces îles, à l'importation comme à l'exportation.

Les variations de ce commerce, depuis 1827, se résument dans les moyennes suivantes, exprimant des millions de francs :

Moyennes.	COMMERCE GÉNÉRAL.			COMMERCE SPÉCIAL.		
	Importations.	Exportations.	Totaux.	Importations.	Exportations.	Totaux.
—	—	—	—	—	—	—
			(Valeurs officielles.)			
1827-1836	41.5	33.8	75.3	33.8	34.0	67.8
1837-1846	38.0	37.1	75.1	37.1	37.0	74.1
1847-1856	28.4	38.0	66.4	38.0	37.3	75.3
			(Valeurs réelles.)			
1847-1856	32.9	31.8	64.7	31.8	31.2	63.0
1857-1861	42.8	40.4	83.2	40.4	38.4	78.8
1862	44.1	38.9	83.0	38.9	34.4	73.3
1863	42.4	32.5	74.9	43.3	27.2	70.5
Dont pour la Martinique	22.4	17.1	39.5	21.7	14.1	35.8
— la Guadeloupe	20.0	15.4	35.4	21.6	13.1	34.7

La Martinique et la Guadeloupe nous fournissent principalement du sucre brut, dont la quantité, à l'importation générale dans les ports de France, s'est encore réduite de 59,329,000 kilogrammes en 1862 à 51,652,000 en 1863, plus 3,220,000 kilog. de sucre déjà raffiné, du rhum, du tafia et d'autres liqueurs (environ 39,000 hectolitres), du cacao (520,000 kilog.) et du café (459,000 kilog. en 1863), provenant surtout de la Guadeloupe, ce dernier, comme on voit, en assez faible quantité aujourd'hui; finalement aussi du rocou préparé, des fruits médicinaux, des peaux brutes et des bois de teinture, un peu de coton, de cuivre, de vanille, etc. Nous les approvisionnons, de notre côté, de toute la variété d'articles français nécessaire à leurs besoins de subsistance et de luxe.

1. Depuis, un décret du 6 octobre 1862 a encore décidé l'admission en franchise, dans nos trois colonies à cultures et en Algérie, des produits fabriqués en France avec des matières premières elles-mêmes temporairement admises en franchise de droits.

Quant aux opérations directes de l'Angleterre avec nos Antilles, elles se bornaient naguère à quelques envois de charbon de terre, de riz, de ciment, etc., pour la somme totale de 18,939 liv. st. en 1862 et 29,564 en 1863. Ce n'est qu'en cette dernière année qu'elle a pu, à la faveur du régime plus libéral introduit dans ces îles, y faire aussi des achats de sucre, évalués à 20,824 liv. st.

Honduras anglais. — N'oublions pas, au fond du golfe, l'établissement de Balise, ou Bélize, formé depuis près de deux siècles pour l'exploitation des bois d'ébénisterie coupés dans un vaste district forestier, contigu à l'État de Honduras (Amérique centrale). C'est là sa destination principale et l'objet sur lequel son commerce se concentre de plus en plus. Le Royaume-Uni en a tiré pour 250,845 liv. st. de bois d'acajou en 1861 et pour 230,308 en 1862, mais en 1863 pour 175,084 seulement. C'est l'article dont le trafic y avait fait le plus de progrès. Le chiffre de la cochenille, provenant en majeure partie des pays circonvoisins, où le commerce anglais va maintenant la chercher directement, s'est réduit de 142,774 liv. st. en 1858 à 9,542 en 1863 dans les envois de Balise à la métropole, parmi lesquels figurent, en outre, du bois de Campêche et du fustet ou bois jaune, de l'indigo, des noix de coco, du bois de rose, de la salsepareille, du tabac, du minerai d'argent, etc., mais aussi en faibles quantités. La valeur totale de ces différentes importations a varié de 309,029 liv. st. en 1860 à 297,873 en 1863. Les exportations de la Grande-Bretagne pour cet établissement, avec lequel son commerce général a diminué dans les dix dernières années, étaient tombées de 207,138 liv. st. en 1861 à 118,504 en 1862, mais se sont relevées l'année suivante à 175,451 liv. st., comprenant pour 161,367 livres de produits nationaux.

En suivant les côtes de la terre ferme jusqu'au delà de l'Orénoque, on arrive à la Guyane. Cette contrée, qui s'étend dans l'Amérique du Sud, sur les bords de l'Atlantique, entre le Vénézuéla et le Brésil, offre à peu près le même climat, les mêmes productions et les mêmes cultures que les Antilles, dont elle est voisine. L'Angleterre et la Hollande en possèdent les districts les mieux colonisés, la France le plus insalubre et le moins exploré.

Guyane anglaise. — A l'Angleterre appartiennent les colonies ci-

devant hollandaises de Démérary, d'Esséquébo et de Berbice, à l'ouest de celle de Surinam, qui est restée à la Hollande. Les Anglais, pour maintenir la prospérité des établissements qui ont passé sous leur domination, n'ont eu qu'à suivre les traditions des intelligents créateurs de ces colonies. Cependant, les importations de celles-ci dans le Royaume-Uni, après avoir atteint, en 1857, leur maximum de 1,990,932 liv. st., se sont réduites, en 1863, à 1,510,500 livres; mais la diminution, causée par une baisse de prix considérable sur les produits principaux, n'a généralement porté que sur les valeurs. Sur les quantités, il n'y a lieu de constater une faible réduction, de 1,048,000 quintaux anglais à 987,000 pour le sucre et de 3,641,000 gallons impériaux à 3,425,000 pour le rhum, que de 1861 à 1863. En outre, la Guyane anglaise fournit à sa métropole actuelle des quantités assez fortes, depuis quelque temps, de bois très-propres aux constructions navales, évalués à 140,956 liv. st. en 1861 et à 111,013 en 1862, mais dont le chiffre n'a pas dépassé 69,808 liv. st. l'année suivante, plus un peu de coton. Quant aux exportations de la Grande-Bretagne pour cette colonie, en articles de tout genre, elles avaient été presque constamment en progrès, s'étant élevées de 492,646 liv. st., en 1854, jusqu'à 666,701 en 1861. Une réduction sensible (à 524,026 liv. st. en 1862 et à 578,006 en 1863) n'y a eu lieu que depuis.

Guyane française. — Cette partie de la contrée, non moins fertile que les autres, mais longtemps négligée, décriée ensuite outre mesure après l'avortement désastreux de la déplorable tentative de colonisation de 1764, puis, finalement, devenue une terre de bannissement et une colonie pénitentiaire, est loin d'être aussi avancée en culture, malgré la grande fécondité naturelle d'un vaste territoire, ses richesses minérales et ses gisements aurifères. L'établissement de Cayenne avait bien fait quelques progrès jusqu'en 1848; mais après l'émancipation des noirs il déclina, faute de capitaux et de bras. Le chiffre de nos importations de la Guyane s'est réduit de plus de moitié depuis cette époque. Si, d'autre part, celui de nos propres envois de marchandises, consistant surtout en vins, effets d'habillement et farine de froment, y a plus que doublé, au contraire, dans le même intervalle, c'est en raison des besoins d'entre-

tien de l'établissement pénitentiaire qui y a été formé. Ce que nous en tirons en bois d'ébénisterie, rocou, sucre et tafia, cacao et café, vessies natatoires de poisson, girofle, bois de construction, peaux brutes, cuivre et minerai d'or, n'atteint ordinairement plus un million de francs par an, ou le huitième de ce que nous y envoyons. En 1863, le chiffre de nos importations de la Guyane s'est même réduit à 506,000 fr., et celui de nos exportations pour cette colonie à 6,460,000, dont 5,600,000 en produits français.

Le régime de douane de Cayenne vient de subir une réforme importante dans le sens libéral. Le décret du 24 décembre 1864[1] ouvre ce port aux navires de toutes les nations, y admet les marchandises de toute nature et de toute provenance au droit de 3 p. 100, augmenté pour les apports des pavillons étrangers d'une surtaxe de 10 ou 20 fr. par tonneau d'affrétement, et y autorise, de même, l'exportation de toute espèce de produits sous tous pavillons et pour toute destination, sans autre charge que la perception d'une taxe de pavillon analogue, sur l'importation de ces produits par navires étrangers, dans les ports de France ou des colonies françaises.

Iles Falkland, l'Ascension et Sainte-Hélène. — Lés îles Falkland, l'établissement le plus méridional des Anglais en Amérique, à l'est de la Patagonie, la petite île de l'Ascension et Sainte-Hélène, entre le Brésil et la côte occidentale d'Afrique, sur la route des grandes Indes, ne sont que des points de relâche, où les navires qui doublent le cap Horn ou le cap de Bonne-Espérance et ceux qui ont de simples trajets à faire dans l'Atlantique, entre le littoral africain et celui de l'Amérique du Sud, vont se ravitailler et réparer leurs avaries.

Avec les îles Falkland, l'importation du Royaume-Uni ne s'est élevée, en 1863, qu'à 17,114 liv. st. en cuirs bruts, huile de poisson, peaux de phoque, laine, etc., et la valeur de ses exportations n'a pas dépassé, la même année, 14,535 liv. st. Avec Sainte-Hélène, destination pour laquelle ces dernières n'ont atteint, en 1863, que 39,550 liv. st., dont 33,544 en produits britanniques, les envois

1. Voir pour le texte: *Annales*, FRANCE, L. C., n° 226, p. 181.

à la métropole, évalués en 1858 à 67,511 liv. st., mais portant principalement sur des marchandises en entrepôt dans l'île, se sont réduits à 16,255 liv. st. en 1863. L'Ascension, qui n'a figuré que pour 7,999 liv. st. dans l'exportation britannique de la dernière année, ne fournit rien en retour. Parmi les articles nécessaires à l'entretien de ces établissements, il faut mentionner, comme les plus indispensables, des effets d'usage et d'habillement, le thé, la bière et les autres boissons et provisions de bouche, le tabac, le charbon de terre et divers ustensiles, dont le commerce anglais se charge de les pourvoir. Les relâches de Sainte-Hélène comprennent presque tous les navires employés dans les relations directes de nos ports avec ceux des mers de l'Inde et de la Chine.

Côte occidentale d'Afrique.

Sur différentes parties de cette vaste étendue de côtes, les Français, les Anglais, les Hollandais et les Portugais possèdent des établissements et des comptoirs ou factoreries d'une grande importance pour un trafic que la répression, on ne saurait malheureusement encore dire la suppression de la traite des noirs, tend à diriger de plus en plus sur un échange de marchandises. Ce trafic, qui s'opère d'une manière toute primitive avec les peuplades incultes de ce littoral, est généralement désigné sous le nom de la troque. La France, maîtresse de la vaste région du Sénégal, comprenant les plus anciens établissements de la côte, dont le principal est Saint-Louis, occupe de même l'île voisine de Gorée et a formé, en outre, plusieurs comptoirs en Guinée. L'Angleterre en a pareillement sur la Gambie, sur la côte de Sierra-Leone et sur la Côte-d'Or, où l'acquisition des anciennes factoreries danoises et, plus récemment encore, celle du district nègre de Lagos, lui ont procuré un notable agrandissement territorial. Dans la Sénégambie, le marché de la France aussi s'est étendu beaucoup, depuis les conquêtes du colonel Faidherbe dans l'intérieur et la convention avec l'Angleterre du 7 mars 1857, par laquelle cette puissance, en retour de la cession de notre comptoir d'Albréda, sur la rive sep-

tentrionale de la Gambie, sous réserve de la libre pratique de ce fleuve pour les navires et sujets français, avec bénéfice d'égalité de traitement, a renoncé complétement, en notre faveur, au droit de trafiquer sur toute la côte qui s'étend, au nord du Sénégal, de l'embouchure du fleuve Saint-Jean à la baie et au fort de Portendick, y compris.

Comptoirs français. — Nos échanges avec le Sénégal et les autres comptoirs français, après avoir plus que doublé de 1827 à 1847, ont atteint, en 1858, leur maximum de 22 $^1/_2$ millions de francs, au commerce général, mais diminué de plus de 3 millions depuis lors. Les trois cinquièmes environ de ce trafic concernent Saint-Louis; le reste, la Gorée. Nous avons reçu de ces établissements, en 1863, pour 8,470,000 fr. de produits africains, entrés presque en totalité dans notre consommation propre, notamment pour 3,615,000 fr. d'arachides et de noix de touloucouna (en quantité, 9,037,000 kilogr.), fruits oléagineux qui sont arrivés à former le principal objet de ce commerce, et pour 3,017,000 fr. de gomme (1,676,000 kilogr.). La traite des gommes du Sénégal, qui est fort ancienne, avait le plus d'importance dans la période 1837-1846; quant à celle des arachides, qui nous arrivent principalement de la Gorée, elle ne remonte pas au delà d'une vingtaine d'années, mais n'a jamais cessé d'être en progrès depuis lors. Nous tirons, en outre, de ces comptoirs des peaux brutes, de la cire, des graines oléagineuses, de l'huile de palme et de coco, du caoutchouc et de la gutta-percha, des bois exotiques, des graines à ensemencer (de Saint-Louis), des matières tinctoriales, des dents d'éléphant et des plumes de parure. Nos exportations pour les mêmes colonies se sont élevées en 1863 à 13,566,000 fr., dont 8,443,000 fr. en produits français. Ces envois comprenaient pour 3,678,000 fr. de guinées ou toiles de coton bleues de l'Inde, pour 1,929,000 fr. de vins et d'eaux-de-vie, des effets d'habillement, des tissus de coton, de laine, de chanvre et de lin de France et d'Europe, ainsi que des fils de toute sorte, des armes, de manufacture belge pour la plupart, et de la poudre, du riz et des farines, des outils et ouvrages en métaux, de la coutellerie, des machines, des poteries, verreries et verroteries, de la mercerie, des peaux et cuirs ouvrés, de la houille, des bois communs, des huiles,

des médicaments composés, du sucre, du tabac en feuilles, du corail taillé, etc.; dans les années précédentes aussi des perles fines et de la bijouterie. En d'autres termes, nous fournissons tout ce qui est nécessaire pour les besoins de la colonie comme pour ceux de la troque, alimentée par les entrepôts de ces marchandises.

Presque aucune des peuplades qui habitent entre le cap Vert et Sierra-Leone n'est étrangère à la culture du coton; mais elles n'ensemencent et ne recueillent du produit que ce qui est strictement nécessaire à leurs besoins. Des échantillons envoyés en France, celui des Sérères, tribu qui relève de notre domination, a été jugé le meilleur. Une décision ministérielle du 13 août 1863, pour encourager un commerce naissant, déclara exempts de tous droits de sortie les cotons expédiés du Sénégal à destination de la métropole.

Les plaines du voisinage de nos comptoirs d'Assinie et de Dabou, sur la Côte-d'Or, se prêteraient également à la culture du coton, dont le transport jusqu'au premier ou jusqu'au Grand-Bassam, pour l'embarquement, serait facile.

Les Anglais, de leur côté, n'entretiennent des relations, peu considérables du reste, qu'avec la Gorée, dont le marché n'a jamais été fermé au commerce étranger comme l'était naguère encore celui du Sénégal proprement dit. En 1858, le Royaume-Uni avait reçu de la première pour 1,417 liv. st. de gomme et de peaux brutes; mais depuis, cette importation a été nulle. Il continue cependant à y faire quelques envois directs de tabac en feuilles, d'armes et surtout de cotonnades, dont les chiffres ont sauté de 15,845 liv. st., total de la susdite année, à 877 en 1860 et à 5,031 en 1863.

Le régime d'entrée et de sortie, à Saint-Louis et dans l'île de Gorée, vient aussi d'être soumis à une réforme par le décret impérial du 24 décembre 1864 (voir page 12). Les marchandises de toute nature et de toute provenance peuvent être maintenant importées par tout pavillon à Saint-Louis et à l'île de Gorée: dans le premier établissement, moyennant une taxe de 4 p. 100 de la valeur; dans le second, en franchise de tout droit de douane et de navigation. Mais l'accès du fleuve du Sénégal, au-dessus de Saint-Louis, demeure interdit aux navires étrangers. Les marchandises importées dans ce comptoir jouissent pendant un an du bénéfice de l'entrepôt fictif.

Les produits chargés dans les deux colonies peuvent être exportés pour toute destination et par tout pavillon; mais ils payeront par navires étrangers, à leur importation en France, une surtaxe de 20 fr. par tonneau d'affrétement, dans les termes de la loi du 3 juillet 1861, concernant le régime de nos colonies à cultures.

Le port de Carabane étant aujourd'hui un poste français de la Casamance, dépendant du gouverneur de Saint-Louis, les marchandises arrivant en droiture du premier sont, depuis la fin de 1864, admises au bénéfice du régime appliqué aux provenances des établissements français de la côte occidentale d'Afrique.

Le Grand-Bassam, principal de nos comptoirs de Guinée, était autrefois un marché très-important pour le troc de la poudre d'or; mais, depuis plusieurs années, les caravanes de l'intérieur qui s'y rendaient préfèrent se diriger vers les comptoirs anglais et hollandais, situés à l'ouest du cap des Trois-Pointes; ce qui a obligé les noirs des pays d'Assinie et de Bassam de se livrer subsidiairement au commerce de l'huile de palme.

Les articles qui conviennent le mieux pour la troque de la poudre d'or sont le tabac, l'eau-de-vie, les tissus, les fusils, la poudre, le corail et la verroterie de Venise.

Le Gabon, dans le golfe de Guinée, fournit surtout à l'exportation du caoutchouc et des bois d'œuvre et de teinture. Des navires anglais, américains et français, y apportent principalement des tissus et du tafia. Le Havre et Bordeaux sont, de nos ports, les premiers qui ont commencé à s'occuper du trafic de ce comptoir français, ouvert aux marchandises tant étrangères que françaises, et que les étrangers paraissent avoir depuis plus longtemps fréquenté.

Comptoirs anglais. — Ils sont répartis entre les trois gouvernements coloniaux de la Gambie, de Sierra-Leone et de la Côte-d'Or.

La convention déjà mentionnée du 7 mars 1857 a assimilé sans restriction, dans la rivière de Gambie, les navires français aux navires anglais, pour le cabotage même. Mais tous les navires y ont à payer des droits de pilotage, d'ancrage et de quarantaine. Dans la Gambie, tous les articles autres que les produits de la côte occidentale d'Afrique même payent, à l'importation, 4 p. 100 de leur valeur facturée,

à part les vins, les spiritueux et le tabac, soumis à un régime spécial supplémentaire[1].

En 1861, le gouvernement colonial de Sierra-Leone a fermé à la navigation la rivière de ce nom. Les droits de tonnage, d'ancrage, de port et de pilotage, sont assez élevés dans cette colonie, où ils atteignent de 2¹/₄ shell. à 2¹/₂ shell. par tonneau, même pour les bâtiments sur lest. Les bateaux à vapeur anglais, affectés au service mensuel de paquebots entre Liverpool et Fernando-Pô, sont exempts, mais ils font peu de commerce. Toutes les marchandises, depuis 1850, sont frappées, à l'importation de Sierra-Leone, d'un droit de 4 p. 100 de la valeur facturée, perçu sans distinction de pavillon, sans préjudice d'un régime spécial pour le tabac et les boissons. Il y a aussi des droits d'entrepôt.

Bien que les factoreries anglaises sur la côte occidentale d'Afrique soient plus nombreuses que les nôtres, le chiffre des opérations directes du Royaume-Uni avec les premières, qui n'a varié que de 15 à 16 ¹/₂ millions de francs, en total, dans le cours de la dernière période décennale, n'égale pas celui de notre commerce avec les comptoirs du Sénégal et de la Gorée. Les importations de la Côte-d'Or ont même décliné dans la métropole, depuis 1855, et, depuis 1858, aussi celles de Sierra-Leone; il n'y a une amélioration sensible à constater dans ce mouvement que pour les provenances de la Gambie; mais les exportations de la Grande-Bretagne se sont plus ou moins accrues pour tous les comptoirs.

Voici la répartition des résultats des deux dernières années :

	Importation du Royaume-Uni.		Exportation du Royaume-Uni.		Produits du Royaume-Uni compris dans l'exportation.	
	1862.	1863.	1862.	1863.	1862.	1863.
	Liv. st.	Liv. st.	Liv. st.	Liv. st.	Liv. st.	Liv. st.
Gambie	45,246	37,252	90,770	101,870	52,537	69,037
Sierra-Leone. . . .	97,692	64,667	190,682	221,540	170,354	178,726
Côte-d'Or	91,836	89,288	140,149	101,503	126,728	80,849

Indépendamment de la poudre d'or, qui est relevée séparément

1. Voir *Annales du commerce extérieur*, Côtes d'Afrique, F. C., n° 10, p. 10, ainsi que le tableau général des droits d'importation et d'exportation en vigueur dans les colonies anglaises, du 16 juin 1856, publié par ordre de la chambre des communes.

et contribue à rétablir la balance, l'Angleterre tire de ces factoreries des dents d'éléphant et de la gomme copal, mais surtout, de la Gambie en particulier, des arachides et de la cire; de Sierra-Leone, des bois de teck (pour les constructions navales) et de cam (bois de teinture rouge), de l'huile de palme et du gingembre; de la Côte-d'Or aussi principalement de l'huile de palme, dont il s'est importé, en 1863, des deux côtes, dans le Royaume-Uni, jusqu'à 52,817 quintaux, représentant encore, malgré la baisse du prix, une valeur de 93,660 liv. st. Pour les arachides, la quantité s'est, de 1862 à 1863, réduite de 60,100 quintaux à 44,200, ne correspondant qu'à une valeur de 32,399 liv. st.

Il a été expédié d'Angleterre à ces établissements, en 1863, pour 142,744 liv. st. (208,579 en 1862) de cotonnades britanniques, sans compter celles de l'Inde, des armes et des munitions, des fers, de la quincaillerie et de la coutellerie, du riz, des spiritueux et d'autres boissons, du tabac, des futailles, etc., c'est-à-dire la majeure partie de ce qu'il faut aux factoreries pour leur consommation propre et pour la troque. Parmi les fusils ainsi envoyés à Sierra-Leone, il y en a de fabrication belge; mais à Sainte-Marie de Bathurst (Gambie), comme à Sierra-Leone, toute provenance autre que celle d'Angleterre, pour les armes et la poudre, est prohibée.

Le sel qui, malgré son peu de valeur, est pour ces colonies une denrée de consommation indispensable, et, par conséquent, très-importante, arrive dans la Gambie principalement des salines de Provence, comme lest. Cependant les naturels préfèrent le sel plus noir des îles du Cap-Vert.

Le plus grand obstacle au développement du trafic avec les indigènes, dans la Gambie, est, pour les traitants, le peu de sécurité des transactions. Il en résulte qu'il n'y a presque plus de commerce possible avec eux sans espèces ou sans traites. Cependant, beaucoup de navires français viennent encore, avec des marchandises ou sur lest, charger des arachides à Sainte-Marie de Bathurst. Une maison française avait aussi, déjà en 1854, fondé un comptoir à Freetown (Sierra-Leone), où il existe aujourd'hui deux maisons françaises, à côté de quatorze maisons anglaises, d'une américaine et d'une allemande. Les établissements anglais de cette côte sont d'ailleurs

ouverts au commerce de tous les pays. Les États-Unis, la Belgique, presque toutes les nations maritimes, s'y font une concurrence directe ou indirecte, par leurs propres colonies. Nos ports, celui de Marseille surtout, y trafiquent beaucoup, par leurs navires. Leurs opérations s'étendent sur la côte, au sud jusqu'à Sherbro, au nord jusqu'aux îles de Loss. Ils y chargent surtout du sésame, des arachides, des amandes de palme et de l'huile de palme.

Nous renvoyons au chapitre VI, pour des renseignements plus complets sur le mode, les ressources et les opérations du trafic avec toute l'Afrique occidentale et les régions intérieures dont les débouchés sont sur ce littoral.

Cap de Bonne-Espérance et colonie de Natal. — La plus importante colonie africaine de l'Angleterre, par les ressources de son territoire et les avantages de son admirable position maritime sur la route de l'Inde, dont il est la grande hôtellerie, c'est le cap de Bonne-Espérance, cette belle création des Hollandais, à proximité de laquelle a surgi depuis, sur la côte orientale, dans des conditions semblables, le florissant établissement de Natal. De plus, les voyages de Livingstone, qui, du Cap, a parcouru et exploré toute l'Afrique australe, du sud au nord et de l'ouest à l'est, entre les possessions portugaises des côtes orientales et occidentales, viennent d'étendre considérablement l'horizon du commerce britannique, à l'intérieur du même continent. La Cafrerie n'est plus une barrière. Malheureusement des guerres presque incessantes, avec les sauvages habitants de cette contrée, y forment encore obstacle au développement d'un trafic régulier. Cependant, un district de celle-ci, la Cafrerie anglaise, fait déjà, par le port d'East-London, qui en est le chef-lieu, un commerce de cabotage très-considérable avec le Cap. Sur le territoire de celui-ci, comme à Port-Natal, on s'occupe très-activement de travaux publics et de l'établissement de chemins de fer.

Les trois grands ports de douane du cap de Bonne-Espérance sont ceux de la baie de la Table ou de la ville du Cap, d'Élisabeth et de la baie de Simon. C'est là que relâchent et se ravitaillent tous les navires qui vont aux Grandes Indes ou en reviennent. Cela contribue à y rendre la vie très-chère. De Port-Élisabeth s'expédient la majeure

partie des laines, qui forment le principal article d'exportation du pays. En 1861 a été promulgué au cap de Bonne-Espérance un nouveau tarif de douane, modifiant celui de 1855, dans le sens d'une aggravation du régime des vins et des spiritueux, entre autres.

Le commerce de la Grande-Bretagne avec le Cap et Port-Natal avait déjà prodigieusement augmenté de 1827 à 1854. Depuis cette année, il a de nouveau plus que doublé, à l'importation comme à l'exportation du Royaume-Uni, et son importance, avec les progrès de la colonisation, ne peut manquer de s'accroître encore.

Voici le résumé comparatif des échanges de la métropole avec les deux colonies réunies :

	1854.	1862.	1863.
	Liv. st.	Liv. st.	Liv. st.
A l'importation	691,000	1,518,000	1,920,000
A l'exportation	985,000	2,035,000	1,626,000
Au total	1,676,000	3,553,000	3,546,000
Soit environ	42	89	88½ millions de francs.

Le chiffre de ces importations avait même atteint 1,794,000 liv. st. en 1857; celui des exportations, 2,163,000 en 1860, au maximum.

Le mouvement commercial des deux dernières années se répartissait ainsi :

1° Avec le Cap même et la Cafrerie anglaise.

	1862.	1863.
	Liv. st.	Liv. st.
Importations	1,436,413	1,793,706
Exportations	1,754,939	1,317,492
Dont en produits britanniques	1,681,051	1,241,946

2° Avec Natal.

Importations	81,438	126,137
Exportations	279,629	308,217
Dont en produits britanniques	240,202	281,339

Les importations directes de Port-Natal en Angleterre étaient en diminution dans l'intervalle de 1860 à 1863, tandis que les envois de la mère-patrie à destination de cette colonie ont été constamment en progrès. Il ne faut pas perdre de vue, cependant, qu'une grande partie du commerce de cette dernière se fait par l'intermédiaire du Cap.

Le Royaume-Uni a reçu, en 1863, des deux colonies jusqu'à

20,167,000 livres anglaises de laines, représentant une valeur de 1,243,152 liv. st.; pour 80,824 liv. st. de minerai de cuivre (en 1859 même pour 116,503), pour 56,016 liv. st. de peaux de mouton, 108,918 de plumes d'autruche et 196,042 de coton brut (34,082 quintaux, au lieu de 6,546 en 1862), des peaux de chèvre et de phoque, des dents d'éléphant, de l'aloès, etc. Natal a contribué à l'envoi des laines, de l'ivoire, des peaux brutes et du coton, et fourni, en outre, de l'arrow-root. Quant à l'importation des vins du Cap, très-considérable en Angleterre à l'époque des guerres du premier Empire, elle s'est réduite de 789,677 gallons impériaux, représentant une valeur de 136,302 liv. st., en 1859, à la bagatelle de 105,167 gallons, soit 10,610 liv. st., en 1863.

Les laines, devenues l'article capital, forment aujourd'hui les trois quarts de la valeur de toutes les exportations de la colonie, dans lesquelles on les voit figurer, dès 1860, pour une quantité de 10,497,000 kilogrammes, soit environ 36 millions de francs. En 1840, le Cap n'en exportait encore que 413,000 kilogrammes. L'importance de ce commerce s'est ainsi accrue dans le rapport de 1 à 25, en vingt ans, et a finalement presque doublé dans les cinq dernières années de la même période. Cependant, l'amélioration de la qualité des laines du Cap n'a pas marché de front avec cette progression si rapide du mouvement des quantités produites.

De la décroissance dans l'exportation des vins de cette colonie, dont le plus célèbre est le délicieux crû de Constance, il ne faut pas conclure à un déclin dans la production, qui est, au contraire, parfaitement en voie de progrès; mais il faut observer que la consommation coloniale, en grandissant, absorbe maintenant une bonne partie des produits qui, auparavant, passaient dans le commerce extérieur. Le vin rouge ordinaire, connu sous le nom de *pontac*, qu'il importe de ne pas confondre avec le fameux *pontac*-Constance, dont l'exportation est toujours fort limitée, a été souvent employé à la fabrication des vins de Porto factices en Angleterre. Quant aux vins blancs secs du Cap, provenant en partie de cépages originaires des bords du Rhin, tels que le *Steenwine*, le *Hock*, le *Hannepot*, ils sont encore susceptibles d'amélioration.

Le cotonnier est indigène à Natal, où le sol se prête admirable-

ment à cette culture, ainsi que dans plusieurs districts de l'ouest de la colonie du Cap même, qui ont envoyé de très-beaux échantillons de coton aux dernières grandes expositions européennes. Dans l'intérieur de l'Afrique australe, le voyageur Livingstone s'est lui-même appliqué à en stimuler la production jusque sur les bords du Zambèse. Ces essais ne manquent pas aujourd'hui d'encouragement au Cap, la valeur du produit y ayant quadruplé de 1861 à 1862.

Parmi les principales productions de Natal figure aussi le sucre, dont l'exportation, s'étant élevée de 289 tonnes anglaises en 1859 à 1,218 en 1860, avait aussi plus que quadruplé dans une année; mais depuis lors il paraît y avoir eu diminution, et la part de l'Angleterre, qui avait été de 482 tonnes dans ce dernier chiffre, s'est réduite à 258 tonnes en 1863. En général cependant, tout annonce que la prospérité commerciale de cette jeune colonie est appelée à faire des progrès remarquables.

Les exportations directes d'East-London, qui consistent en peaux, cornes et laines, sont encore peu importantes; les articles d'importation y sont les mêmes qu'au Cap.

Dans les exportations du Royaume-Uni pour ces diverses colonies, en 1863, les effets d'habillement et la mercerie figuraient pour 281,151 liv. st. (en 1859 même pour 403,106), les cotonnades britanniques pour 160,828 liv. st. (en 1860, pour 359,332), les fers pour 115,867, les cuirs préparés et ouvrés et la sellerie pour 106,850. Il y place, en outre, des tissus de laine, de lin et de soie, de la quincaillerie et de la coutellerie, d'autres ouvrages en métaux, des armes et munitions, des poteries et verreries, des livres, des sacs, du sucre raffiné, de la bière, en un mot toutes sortes de produits manufacturés, de la houille, des drogueries et une grande variété d'articles étrangers, sortant de ses entrepôts.

Après la Grande-Bretagne, ce sont les États-Unis et la Hollande, parmi les pays étrangers, l'île Maurice et l'Inde, parmi les colonies anglaises, qui trafiquent le plus avec le Cap, dont les troupeaux et les chevaux fournissent aussi beaucoup à la consommation de ces dernières et aux remontes de l'armée anglo-indienne.

La France, en 1861, n'a encore fourni au Cap que pour 501,000 fr. de marchandises, en échange de divers produits de cette colonie,

évalués en total à 647,000 fr. Longtemps nos fabricants recouraient exclusivement au marché d'outre-Manche pour l'achat de laines du Cap; mais, depuis quelques années, le port du Havre en reçoit aussi directement. En 1860, environ 500 barriques (évaluées à 75,000 fr.) de vins du district de la Perle, ainsi que de vins doux plus ordinaires du Cap, ont été expédiées en France, où on les débite sous la fausse étiquette de Constance. C'est le transport des charbons de terre anglais qui continue de former pour les navires français le fret le plus sûr à destination du Cap; l'importation de nos produits dans cette colonie n'a été jusqu'à présent pour eux qu'un accessoire, en quelque sorte. On peut espérer cependant que l'accroissement de la population coloniale et de notre demande de laines dans le pays de production modifiera peu à peu cet état de choses, à l'avantage de notre commerce et de notre marine marchande. Les articles français qui trouvent le plus facilement à se placer au Cap sont certaines denrées alimentaires, telles que pâtes sèches, amandes, noisettes, sardines, et parfois aussi les eaux-de-vie. Les importations de vins ne doivent, comme celles d'articles de luxe, être faites que dans des proportions modérées, ou même en quantités très-faibles, avec discernement et la parfaite connaissance du marché.

Les ventes se font généralement à la condition de trois à six mois de crédit.

Maurice. — A l'est de Madagascar, on rencontre deux importantes colonies à sucre, l'île française de la Réunion et l'île anglaise de Maurice, sur la route des Indes orientales, ainsi que sur celle de l'Australie. De Maurice, l'ancienne Ile de France, qui nous appartenait également autrefois, et qui a l'avantage de posséder un excellent port, dépend aussi, plus au nord, le petit groupe des Seychelles. La récolte des sucres s'est élevée à Maurice, de 68,000 tonneaux anglais, chiffre de la campagne 1851-1852, à 136,000 en 1860-1861, mais réduite dans la campagne suivante à 106,000, dont 40,000 ont été absorbés par la Grande-Bretagne, 28,000 par la France, et le reste par l'Australie, le cap de Bonne-Espérance et d'autres pays. C'est à l'immigration indienne des coolies, aux soins donnés à la culture et à l'emploi considérable, peut-être même excessif, du guano comme engrais, qu'est dû surtout ce grand accroissement de la production

sucrière. Il est même possible que l'on parvienne à pousser celle-ci jusqu'à 150,000 tonnes, mais il n'est guère probable qu'elle arrive jamais à dépasser ce chiffre.

Le tarif publié en 1854 subit, en 1857, des modifications, telles que l'abaissement des droits d'importation sur certains articles. En 1860, le gouverneur de la colonie y établit de nouveaux règlements de port et pourvut, en outre, à l'abolition des droits de port, ainsi qu'au règlement du pilotage, pour les Seychelles. Les derniers règlements de quarantaine à Maurice sont de 1859. Le tarif des douanes actuellement en vigueur, celui de 1864-1865, avec les ordonnances qui y ont apporté quelques modifications temporaires, prorogées jusqu'à la fin de cette période, a été également inséré dans le recueil des *Annales du commerce extérieur*[1].

Le chiffre des importations de cette île dans le Royaume-Uni, après avoir atteint son maximum de 2,427,007 liv. st. en 1856, est tombé, par suite de la diminution de la récolte du sucre, de 1,914,000 liv. st. ou près de 48 millions de francs, en 1861, à 968,000 ou la moitié, en 1862, pour se relever, en 1863, à 1,986,000 liv. st. ou près de 50 millions de francs; celui des exportations de la métropole pour Maurice, de 682,000 liv. st., en 1857, à 549,000, soit un peu plus de 13 $^1/_2$ millions de francs, en 1863. La presque totalité de ces derniers envois, d'une valeur bien inférieure à celle de l'importation correspondante, on le voit, consiste en produits britanniques.

Indépendamment des sucres (1,635,671 quintaux, représentant une valeur de 1,878,846 liv. st., en 1863, d'après les états de commerce), la Grande-Bretagne reçoit de Maurice certaines quantités, assez faibles cependant, de coton et de rhum. Parmi les articles dont elle y obtient le placement, les cotonnades, les métaux bruts et ouvrés et les machines sont toujours les principaux.

L'administration des douanes françaises ne distingue pas, dans le tableau de nos échanges avec Maurice et le Cap, la part concernant chacune de ces deux colonies en particulier; mais celle du Cap est si faible qu'on peut mentalement en faire abstraction, dans les résultats que nous allons mentionner. Ce commerce représentait, en 1862,

1. Sous la rubrique COLONIES ANGLAISES D'AFRIQUE, L. C., n° 10.

une valeur de près de 33 millions de francs, n'accusant pour cette année qu'une infériorité de 5 millions, vis-à-vis de celui de l'Angleterre avec Maurice, dont les colons sont, il est vrai, d'origine française pour la plupart. L'importation générale en France s'était de moins de deux millions de francs, en 1827, réduite à presque rien, quand elle reprit, à dater de 1855, un nouvel essor et monta de 8,600,000 fr. en cette année à 20,800,000 en 1860, pour descendre à 13,400,000 en 1861, remonter à 19,400,000 en 1862 et redescendre à 12,853,000 fr. en 1863, année dans laquelle nous reçûmes de cette colonie 20,983,000 kilogr., évalués à 12,380,000 fr., de sucre brut (au lieu de 29,253,000 kilogr., soit 17,552,000 fr. en 1862), pour 3,000 fr. de café (l'année précédente cependant pour 926,000), du riz et du sésame, de l'écaille de tortue, des clous de girofle, etc. Ces produits, entrés presque en totalité dans la consommation française, ont été pris, à Maurice, en échange de vins ordinaires de France et de vins de liqueur étrangers, représentant une valeur totale de 6,425,000 fr., d'eaux-de-vie françaises et de divers comestibles, de peaux préparées et ouvrées, de tissus, d'effets d'habillement, de beaucoup d'autres objets manufacturés, de savon, etc., le tout évalué à 17,209,000 fr., dont 16,543,000 en articles d'origine française. De moins de deux millions et demi, en 1827, le chiffre de notre exportation générale à cette destination s'était même élevé, dans chacune des années 1860 et 1861, à près de 19 millions; d'où l'on peut conclure que notre débouché à Maurice surpasse en importance celui de la Grande-Bretagne.

La législation sur les sucres, dans le Royaume-Uni, excluant l'importation des types élevés avant l'acte du 13 mai 1864 [1], qui a modifié depuis, en réduisant les droits, le régime d'importation, de drawbacks et d'excise de cette denrée, l'île Maurice se trouvait elle-même fortement intéressée au développement de ses exportations du même produit pour la France et l'Australie, ces marchés étant ceux qui lui offraient le plus d'avantage pour l'écoulement de ses sucres de qualité supérieure [2].

1. Voir *Annales*, ANGLETERRE, L. C., n° 46.

2. Nous renvoyons, pour de plus amples renseignements sur la situation et la

La Réunion. — Entre Maurice et l'île-sœur de la Réunion, jadis Bourbon, qui est restée à la France, le parallèle offre un intérêt particulier, en raison de la similitude des productions et des rapports économiques. La Réunion est devenue la plus importante de nos colonies à cultures, grâce aux mêmes facilités que les planteurs y trouvent, pour le recrutement de bras, dans le voisinage de l'Inde, une colonie dont l'importance pour notre propre commerce a même dépassé celle de Maurice pour le commerce britannique, obligé, comme on l'a vu, de partager avec nous, dans cette dernière île.

En effet, nos importations de la Réunion ont plus que doublé depuis 1847, en s'élevant même, à la faveur de certaines récoltes, jusqu'à plus de 48 millions de francs, en 1861, et à plus de 56 en 1857; comparativement à 1827, elles ont plus que quadruplé, comme nos exportations pour cette île, restées pourtant stationnaires jusqu'à 1850.

Voici le résumé de ces progrès, par périodes :

ÉCHANGES DE LA FRANCE AVEC L'ILE DE LA RÉUNION.

Moyennes.	COMMERCE GÉNÉRAL.			COMMERCE SPÉCIAL.		
	Importations.	Exportations.	Totaux.	Importations.	Exportations.	Totaux.
—	—	—	—	—	—	—
	(Valeurs officielles en millions de francs)					
1827-1836	14.9	8.5	23.4	12.6	8.3	20.9
1837-1846	21.5	14.1	35.6	18.7	14.0	32.7
1847-1856	22.9	16.2	39.1	21.6	15.9	37.5
	(Valeurs réelles en millions de francs.)					
	23.2	13.5	36.7	22.5	13.2	35.7
1857-1861	43.9	28.7	72.6	42.7	27.3	70.0
1862..........	35.5	31.5	67.0	33.5	28.3	61.8
1863..........	44.6	26.6	71.2	46.2	23.2	69.4

Cette colonie nous fournit actuellement, à elle seule, presque autant de sucre que nos deux Antilles réunies. Nous avons reçu de la Réunion, en 1861, 68,390,000, en 1862, 50,584,000 et, en 1863, 65,006,000 kilogrammes de cette denrée. Cette dernière quantité, malgré la baisse des prix, représente encore une valeur de

---

législation commerciales des comptoirs britanniques de la côte, du cap de Bonne-Espérance et de Maurice, à la double série de documents publiés dans les *Annales du commerce extérieur* sous la rubrique générale précitée des COLONIES ANGLAISES D'AFRIQUE.

42,254,000 fr. Mais on a restreint de plus en plus la culture de l'excellent café de cette île, comme sujette à trop d'accidents de saison, et l'importation du produit en France, bien plus considérable autrefois, s'est réduite de 170,296 kilogrammes en 1861 à 99,734 en 1862; l'année suivante, pourtant, elle est revenue à 181,000 kilogrammes, d'une valeur de 506,000 fr. Nous avons tiré, en outre, de la Réunion, en 1863, pour 1,321,000 fr. de vanille, du girofle, dont la production va en diminuant comme celle du café, du riz, des lichens tinctoriaux, des peaux brutes, des joncs et roseaux, des matières résineuses, et parfois aussi de l'écaille de tortue.

Cette île est, de toutes nos colonies lointaines, celle qui offre le meilleur débouché à nos produits, notamment à ceux de nos manufactures, qui fournissent presque tout ce qu'elle consomme. Il ne lui manque qu'un bon port.

L'Angleterre aussi a reçu de la Réunion 7,327 quintaux de sucre (pour 8,925 liv. st.) en 1860 et 6,271 (pour 5,591 liv. st.) en 1862; mais, ce qu'elle y envoie s'est borné presque exclusivement, jusqu'ici, à un peu de charbon, soit au chiffre minime de 353 liv. st. en 1861. Depuis lors, ses états de commerce ne mentionnent plus de relations directes avec cette île.

Les bâtiments armés pour une campagne dans la mer des Indes cherchent, pour la plupart, à atteindre Maurice ou la Réunion quelques mois avant le commencement de la récolte du sucre. Ils s'y informent des prix de cette denrée, puis utilisent le temps qui les sépare de la coupe en se rendant sur lest dans l'Inde, pour y prendre du riz et d'autres graines, destinées à l'une ou à l'autre de ces deux îles. C'est à ces voyages intermédiaires que celles-ci, qui ne produisent aucune graine alimentaire, doivent leur approvisionnement.

Sainte-Marie de Madagascar, *Mayotte et Nossi-Bé*. — Ces trois établissements français occupent de petites îles, situées, la première à l'est, les deux autres à l'ouest de Madagascar, celles-ci au nord du canal de Mozambique, fécond en cachalots, dont les baleiniers américains exploitent la pêche avec succès, près des îles Comores surtout. Mayotte fait partie de ce groupe. Tous les trois sont d'une incontestable utilité pour la navigation et le ravitaillement des navires, dans ces parages difficiles, et promettent d'aider beaucoup, un jour,

au développement des relations qui finiront tôt ou tard par s'établir avec la grande île du voisinage. Nossi-Bé récolte en abondance et exporte principalement du riz; les autres produits de l'île sont insignifiants; cependant le sol y convient parfaitement à la culture de la canne à sucre, comme à Sainte-Marie. Cette dernière est presque la seule de ces colonies avec laquelle la France ait opéré directement des échanges, dans les dernières années, par l'envoi de plusieurs navires, qui y ont laissé une valeur de 608,000 fr. en 1862 et de 265,000 en 1863, formée de vêtements, outils, vins, machines, vannerie, lainages, etc., et en ont rapporté, en 1863, pour 1,404,000 fr. de produits, comprenant 2,190 tonneaux de sucre, évalués à 1,314,000 fr., avec des matières résineuses, un peu de cire, etc. En 1860, l'envoi de sucre n'atteignait pas la moitié de la quantité susdite, mais était accompagné d'indigo et de cornes de bétail. En général, le trafic de ces établissements a plus d'intérêt pour le commerce de l'île de la Réunion que pour celui de la métropole, avec laquelle la somme de leurs opérations, qui ne remontent pas au delà de 1848, ne s'est encore élevée jusqu'à deux millions de francs qu'une seule fois, en 1861.

Indes orientales.

Nous abordons maintenant le plus vaste champ de l'activité mercantile de l'Angleterre dans ses possessions lointaines, les Indes orientales, où Portugais, Hollandais et Français ont vu, successivement, pâlir leur étoile devant la puissance envahissante d'une rivale, qui n'y a laissé subsister d'autre domination considérable, à côté de la sienne, que celle des Hollandais dans les îles de la Sonde.

Empire anglo-indien. — Pendant que les établissements anglais de la côte occidentale d'Afrique, du Cap et de la Nouvelle-Zélande continuent de voir au-dessus d'eux l'épée de Damoclès de guerres toujours imminentes avec les indigènes, l'Inde, depuis la sanglante répression de la grande révolte des cipayes, qui y avait mis la puissance britannique à deux doigts de sa perte, depuis la réorganisation surtout du gouvernement de ce pays qui s'en est suivie, jouit d'une tranquillité profonde et marche d'un pas d'autant plus rapide et plus sûr dans les voies de son développement financier, économique et

commercial. Ainsi, en cinq ans, ses finances se sont si bien rétablies qu'un excédant considérable de recettes s'y est substitué à l'accablement d'un énorme déficit. La création de chemins de fer et l'impulsion soudaine que la guerre d'Amérique a donnée à la production et au commerce des cotons de l'Inde doivent être signalées comme les causes principales de ce mouvement régénérateur. En effet, depuis le mois de mai 1863, le réseau des chemins de fer de l'Inde anglaise présente un développement de plus de 3,860 kilomètres. Les plus grandes lignes sont celles de Calcutta à Bénarès (839 kilom., continuée depuis jusqu'à Agra), de Madras à Baypore (652 kilom.) et de Bombay à Sholapore (475 kilom.). Les matériaux envoyés d'Angleterre, pour la construction de ces chemins, formaient une masse d'un poids total de 2,597,941 tonnes et d'une valeur de 346 millions de francs, dont 3,292 navires avaient effectué le transport. Enfin, le capital émis pour ces entreprises, à l'époque susdite, en actions et obligations, s'élevait à 1,205 millions de francs.

L'étendue des terres ensemencées pour la production du coton s'est élevée de 380,000 acres, en 1861, à 427,000, en 1862, et à 628,000 (plus de 251,000 hectares), d'après un arpentage rigoureux, sur la fin de 1863. Les expériences faites avec des graines acclimatées de coton américain et égyptien commencent à réussir.

Depuis 1854, les Anglais ont fait des efforts sérieux pour introduire aussi dans le Pendjab, dont le sol s'y prête le mieux, la culture et la préparation du lin, qui, dans les plaines centrales de l'Indostan, ne peut être cultivé que pour la graine, la fibre étant trop grossière. Une compagnie a même été, plus récemment, formée dans ce but.

On a cru pouvoir estimer d'avance à 1,500,000 balles, de 300 livres anglaises chacune, soit à 204 millions de kilogrammes, la quantité probable de l'exportation totale du coton de l'Inde, en 1864. Bombay en fournit les deux tiers, Madras un cinquième, Calcutta le reste. La consommation intérieure diminue sans cesse, en raison de la hausse des prix du produit brut, dont les cours se sont élevés successivement de 55-60 roupies le candy de 500 livres anglaises, en juillet 1860, à 210-270 roupies, en juillet 1863.

Dans la Birmanie anglaise aussi la culture du coton indigène tend à prendre un grand développement.

La culture du thé d'Assam fait également des progrès rapides dans tout le nord de l'Inde, d'où on s'applique à l'introduire dans les présidences de Madras et de Bombay. En somme, 56,214 acres en plein rapport, dans l'Inde entière, à la fin de 1863, venaient d'y donner une récolte de 3,100,000 livres anglaises de thé, de la valeur de 3 à 4 fr. la livre. Mais, les concessions de terres pour cette culture portent déjà sur plus de 740,000 acres. C'est une branche de richesse naissante.

Le gouvernement de l'Inde anglaise a fait mettre en vente, à Calcutta, pendant l'année 1861, 21,123 caisses d'opium, provenant de Patna et de Bénarès, et représentant une quantité totale de 1,521,000 kilogrammes, qui a donné un produit de 39,572,000 roupies ou 99 millions de francs, sur lequel il a retiré un bénéfice de plus de 67 millions de francs. La vente de 1860 n'avait été que de 21,513 caisses, et les résultats des années postérieures à 1861 paraissent également avoir été moins favorables. La caisse d'opium, de 2 maunds ou 80 seers, équivaut à 160 livres anglaises ou un peu plus de 72 kilogrammes. La Chine est, comme on sait, le principal débouché extérieur de l'opium[1].

L'Inde est délivrée des entraves du système colonial depuis 1839, un règlement de cette année ayant admis tous les navires étrangers, sous certaines conditions, à trafiquer dans tous les ports de la domination britannique aux Indes orientales. En 1848, un acte du gouverneur général abolit les droits différentiels, qui frappaient les marchandises étrangères ou vendues à l'étranger, tant à l'entrée qu'à la sortie de ces ports, ainsi que les droits sur les expéditions d'un port à un autre, dans les trois présidences. Toutefois le bénéfice de cette dernière disposition ne fut pas étendu aux ports francs du détroit de Malacca (voy. plus loin), ni à ceux des provinces de Ténassérim et d'Aracan (Birmanie anglaise), favorisés d'un régime spécial et distinct. En 1850, enfin, par suite de l'acte britannique du 26 juin

1. Le gouvernement et les chambres de commerce de l'Inde anglaise publient des états annuels du commerce des trois présidences. Les derniers parus concernent l'exercice 1862-1863, dont les résultats ont été également publiés pour le Sind par M. Dalzell, receveur des douanes à Kourratchi, et pour la Birmanie anglaise le colonel Phayre.

1849, le commerce de cabotage même fut déclaré libre dans l'Inde, pour tous les pavillons.

Le tarif des douanes de l'Inde anglaise est sujet à des remaniements périodiques. L'avant-dernier de ces tarifs d'importation et d'exportation, promulgués par le gouverneur général, celui du 23 avril 1862[1], ne maintint de droits spécifiques à l'entrée que sur les vins, les spiritueux et les boissons fermentées[2]. Il taxa les tabacs à 20 p. 100, les tissus de coton en pièces à 5 p. 100, les cotons filés retors à $3^1/_2$ p. 100, tous les articles non dénommés et non spécialement désignés comme exempts de droits à 10 p. 100 de leur valeur.

De même, à la sortie, l'indigo, le salpêtre et les grains légumineux furent soumis à des droits spécifiques, tandis que la laque en tablettes (*lac-dye*) fut taxée à 4 p. 100 et un droit général de 3 p. 100 de la valeur, établi sur tous les produits de l'Inde non dénommés et non spécialement exemptés.

L'opium, objet d'un monopole du gouvernement comme le tabac, paye 64 fr. 30 c. le kilogramme à l'importation, dans les trois présidences; le sel, 5 fr. 88 c. le quintal métrique dans celle de Madras, 6 fr. 70 c. dans celle de Bombay, et 21 fr. 78 c. dans celle de Calcutta ou du Bengale, où le gouvernement, en renonçant au monopole de cette denrée, y a substitué la perception d'un énorme droit d'entrée, sans que l'exploitation des ressources salines du pays y ait beaucoup gagné jusqu'à présent.

De même, les poivres des pays vassaux de Travancore et de Cochin, dont les souverains avaient également consenti à l'abandon de leur monopole pour ce produit, sont frappés depuis 1861, au profit de ces États, d'un droit à l'exportation du port de Cochin, tandis qu'une ordonnance du 27 décembre de la même année interdit toute exportation du salpêtre autrement que par navires anglais et à destination de la métropole.

---

1. Traduit dans les *Annales du commerce extérieur*, INDES ORIENTALES ANGLAISES, L. C., n° 9.

2. Les vins et liqueurs payaient 110 fr. 8 c. l'hectolitre; les vins légers ne valant pas plus d'une roupie (2 fr. 50 c.) la bouteille, la moitié; les spiritueux dont la force n'excède pas 56 degrés de l'alcoolomètre centésimal (preuve de Londres), 165 fr. 12 c. l'hectolitre.

Plus récemment, un nouvel acte, du 7 avril 1864, a réduit le droit d'entrée par mer à 10 p. 100 de la valeur sur les tabacs, à 1 p. 100 sur le fer et à 7 ½ p. 100 sur les articles non dénommés, à 1 roupie de 2 fr. 50 c. par gallon de 4[lit.],543 sur les vins et à 1 ana ou 15 ½ centimes par gallon sur les bières et autres boissons fermentées. Les dispositions relatives à la perception et à l'exemption des droits, aux drawbacks, aux prohibitions et aux restrictions de douane forment l'objet d'un autre acte, dit de consolidation des douanes, du 29 janvier 1863[1].

Afin d'étendre aussi les relations du commerce britannique avec l'intérieur de l'Asie, par les frontières de terre des deux péninsules, le gouvernement des Indes orientales a conclu avec les Birmans un traité (ratifié le 13 décembre 1862), qui ouvre aux Anglais de Rangoon, par l'Irrawady, une route de transit à travers le territoire birman, vers les provinces du sud-ouest de la Chine[2]. Mais, plus récemment, une tentative de négociations semblables avec un autre prince du nord de l'Inde, le radjah de Boutan, ayant d'abord échoué, les Anglais n'ont même pu éviter la guerre avec lui.

Les échanges directs du Royaume-Uni avec les Indes orientales, sans la part, difficile à évaluer, qui, dans le commerce de l'Angleterre avec l'Égypte, revient au transit anglo-indien par l'isthme de Suez, forment aujourd'hui beaucoup plus de la moitié de l'ensemble de son commerce colonial, en ne comptant que les marchandises, dont la valeur totale a présenté, en 1863, le chiffre de 77,438,000 liv. st. ou 1,936 millions de francs. Sur cette somme, 1,731 millions de francs appartiennent au commerce direct de la métropole avec l'Inde proprement dite ou continentale et le reste au mouvement des opérations de la première avec les dépendances insulaires de l'Inde, Ceylan, Singapour, etc. Le commerce direct de la Grande-Bretagne avec l'Inde proprement dite, par la voie du cap de Bonne-Espérance, s'est accru de près de 150 p. 100 de 1854 à

1. Pour tout ce qui concerne le régime de douane et de navigation, ainsi que les monnaies, poids et mesures de l'Inde, voyez sous la rubrique indiquée, dans le recueil des *Annales*, qui donne au numéro 10 les deux derniers actes mentionnés.

2. Pour le texte du traité et les tarifs y annexés, voir *Annales*, BIRMANIE, L. C., n° 1.

1862; soit de près de 220 p. 100 à l'importation, mais de 44 p. 100 seulement à l'exportation de la métropole. De 1862 à 1863, on constate une nouvelle augmentation de plus d'un demi-milliard de francs ou du quart de l'ensemble. Il est vrai que, par suite des énormes arrivages de cotons de l'Inde dans le Royaume-Uni, le chiffre des importations seul a presque triplé dans celui-ci de 1860 à 1863, tandis que celui des exportations y a subi un déclin, dont il ne s'est relevé que dans la dernière de ces années, comme on le verra par les chiffres suivants :

COMMERCE DIRECT DU ROYAUME-UNI AVEC SES POSSESSIONS DES INDES ORIENTALES.

(Valeur réelle des marchandises en milliers de livres sterling.)

Importation générale.	1860.	1861.	1862.	1863.
Inde proprement dite	15,107	21,969	34,134	48,435
Singapour	1,054	1,913	2,376	1,831
Ceylan	2,275	2,251	2,488	3,699
Totaux	18,436	26,133	38,998	53,965
Exportation générale.				
Inde proprement dite	17,685	17,053	15,346	20,817
Singapour	1,719	1,056	1,093	1,516
Ceylan	712	508	607	1,140
Totaux	20,116	18,617	17,046	23,473

Voici, enfin, dans les envois directs à destination des Indes orientales anglaises, le contingent des produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni :

(Valeur en milliers sterling.)

	1860.	1861.	1862.	1863.
Inde proprement dite	16,965	16,412	14,618	20,002
Singapour	1,671	1,027	1,065	1,487
Ceylan	671	487	574	1,076
Totaux	19,307	17,926	16,257	22,565

Pour ces produits en particulier, qui représentent à peu près les $^{19}/_{20}$ de l'exportation totale, le débouché des Indes orientales s'est accru, depuis 1827, dans la proportion du sextuple, qu'il atteignit en 1859, pendant le soulèvement de l'Inde, sous l'influence des nécessités de la guerre, pour se restreindre ensuite et finalement le dépasser même. Les exportations de marchandises de toute nature de la métropole pour cette partie de son empire colonial, poussées ainsi, dès la susdite année, à la somme de 22,938,000 liv. st. ou 573 $^1/_2$

millions de francs, étaient exceptionnellement arrivées, à cette époque, à présenter une valeur supérieure à celle des importations de provenance indienne, dont le maximum, antérieurement à la révolte des cipayes, n'avait guère dépassé encore 21,094,000 liv. st. ou 527 millions de francs, en 1857. Mais, avec la survenance des énormes envois de cotons de l'Inde, les anciens rapports se sont rétablis à partir de 1861 et, dès l'année suivante, cette contrée fournissait à la Grande-Bretagne pour le moins deux fois plus de produits qu'elle n'en recevait. Ces différences sont généralement soldées en métaux précieux, en argent surtout. On estime que, dans les cinq dernières années, il a été ainsi envoyé dans l'Inde une cinquantaine de millions sterling en argent, plus environ vingt-cinq millions sterling en or, ce qui ne ferait pas moins d'un milliard 875 millions de francs en total. Depuis 1857, les masses d'espèces et de lingots expédiées d'Angleterre à destination de l'Inde et de tout l'extrême Orient, passent presque exclusivement par l'Égypte. En 1863 encore, les lingots d'argent acheminés dans cette direction par la métropole, formaient seuls une valeur déclarée de 6,230,000 liv. st., principalement destinée pour l'Inde anglaise, où cet argent, enfoui ou transformé en bijoux, disparaît toutefois continuellement de la circulation. C'est là une des circonstances les plus importantes à mentionner parmi les causes déterminantes des crises monétaires en Europe.

Maintenant arrêtons-nous au commerce de l'Inde proprement dite et montrons d'abord comment se répartissaient, en 1863, entre les trois présidences, les échanges directs de marchandises du Royaume-Uni avec la partie continentale de l'empire anglo-indien :

	Importation générale.	Exportation générale.
	Liv. st.	Liv. st.
Bombay et Sind	30,284,041	9,284,034
Bengale et Birmanie anglaise	12,129,685	9,776,238
Madras	6,020,914	1,757,137
Totaux	48,434,640	20,817,409

La valeur totale des importations de Bombay dans le Royaume-Uni a plus que quadruplé depuis 1861, par suite de l'accroissement prodigieux des envois de coton, dont cette présidence fournit la majeure partie et qui constituent d'ailleurs, depuis une douzaine d'années

déjà, l'objet principal des achats de la métropole dans l'Inde. Il faut mentionner ensuite, en seconde ligne, l'indigo (de Calcutta surtout), le riz (du Bengale, de l'Aracan et des ports de la Birmanie anglaise, Rangoon, Moulmein, Akyab, etc.), la graine de lin et les autres graines oléagineuses, comme de navette, de pavot et de sésame; puis, le jute du Bengale, les peaux brutes, le salpêtre et les laines (du Sind par Kourratchi surtout). Quant aux envois de sucre brut et de soie grége, ils tendent à diminuer. Parmi les produits d'une importance moindre que l'Inde continentale fournit à l'Angleterre, il reste à mentionner, enfin, le bois de teck, des peaux de chèvre et de mouton préparées, du café et du thé, la bourre de soie, le chanvre, les châles et tissus de cachemire, diverses soieries et cotonnades, le poivre de la côte de Malabar, de la cannelle, du girofle et de la muscade, le gingembre, le cardamome, le séné et la casse, du cachou, du rhum, du caoutchouc, de la laque en tablettes (*dye-lac*) et en écailles (*shellac*), de la gomme arabique, de la cire, de l'oliban, des noix oléagineuses, des huiles de castor et de coco, du pétrole, du borax, du carthame, de la garance et du tournesol, de l'ivoire, du froment, du suif et des cornes de bétail, des cordages en *coir*, espèce de filament, etc.

Quelques chiffres feront mieux juger des variations constatées sur le mouvement des plus considérables de ces produits de l'Inde, à l'importation de la Grande-Bretagne. Nous commençons par le principal :

		Quintaux anglais.		Liv. st.
Coton	1860.	1,803,938	soit	3,339,076
	1861.	3,257,921	—	9,334,115
	1862.	3,490,573	—	21,933,774
	1863.	3,843,642	—	34,409,260

Ajoutons qu'en cinq ans les arrivages de coton de toutes les parties des Indes orientales anglaises dans la métropole, se sont élevés de 1,185,000 quintaux, en 1858, à près de 4,523,000, en 1864.

Valeurs des produits de l'Inde britannique importés dans le Royaume-Uni, et mouvement de leurs variations principales.

	1859.	1862.	1863.
Riz en grains	572,182 liv. st.	2,131,167 liv. st.	1,728,340 liv. st.
	1861.	1862.	1863.
Indigo	2,605,634 liv. st.	1,784,554 liv. st.	2,001,777 liv. st.

	1861.	1862.	1863.
Graine de lin	1,520,376 liv. st.	1,368,495 liv. st.	1,982,971 liv. st.

soit en quantité :

1862.	1863.
423,697 quarters.	613,843 quarters.

	1855.	1862.	1863.
Jute	431,781 liv. st.	906,834 liv. st.	1,506,997 liv. st.

	1857.	1858.	1863.
Cuirs secs	1,007,711 liv. st.	584,884 liv. st.	870,316 liv. st.

soit pour la quantité totale des arrivages des Indes orientales anglaises :

1862.	1863.
235,001 quintaux.	262,678 quintaux.

	1855.	1859.	1863.
Salpêtre	263,831 liv. st.	820,662 liv. st.	726,581 liv. st.

	1854.	1863.
Laines	404,481 liv. st.	1,003,372 liv. st.

soit pour la quantité totale des laines de la provenance des Indes orientales anglaises :

1862.	1863.
17,959,000 liv. poids.	20,670,000 liv. poids.

	1856.	1860.	1861.	1862.	1863.
Soie grége de l'Inde	565,405 l. st.	60,895 l. st.	136,505 l. st.	438,572 l. st.	194,058 l. st.

soit en quantité :

1862.	1863.
469,985 liv. poids.	208,029 liv. poids.

	1857.	1859.	1863.
Sucre brut	1,927,392 liv. st.	1,100,635 liv. st.	255,100 liv. st.

soit pour la quantité totale des sucres bruts de la provenance des Indes orientales anglaises :

1862.	1863.
386,602 quintaux.	293,122 quintaux.

	1858.	1863.
Café	92,707 liv. st.	392,679 liv. st.
	1862.	1863.
Cotonnades indiennes	106,754 liv. st.	92,053 liv. st.
	1859.	1863.
Soieries de l'Inde	189,550 liv. st.	112,698 liv. st.

Nous avons pris soin d'indiquer, autant que possible, le maximum et les derniers résultats du mouvement d'importation pour chaque article. Les envois de tissus de soie et de coton de l'Inde en Angleterre ont perdu leur ancienne importance. Ils y arrivent d'ailleurs aujourd'hui principalement, comme nous le verrons en parlant du commerce de l'Égypte, par la route de Suez, ainsi que les châles de cachemire, les soies gréges, dont les chiffres ci-dessus ne comprennent également que l'expédition par la voie du Cap, les perles et les pierres précieuses, l'opium et le musc, la plupart des articles d'une grande valeur sous un très-faible volume en un mot.

Quant aux exportations de la Grande-Bretagne pour l'Inde continentale par la voie du Cap, elles consistent pour plus de la moitié en cotonnades anglaises. Cependant, les chiffres des tissus de coton et des cotons filés s'y sont réduits, de 1859 à 1862, pour les premiers, de 10,995,882 liv. st. à 7,258,664, pour les seconds, de 2,320,385 à 1,336,470; mais, en 1863, les tissus sont revenus à 10,530,132, et les filés à 2,613,237 liv. st.; les fers sont tombés de 2,010,599 liv. st. en 1860 à 1,536,299 en 1863, pendant que le cuivre brut et ouvré s'est élevé, en cette dernière année, à 1,315,590; les machines aussi ont fléchi, de 779,984 en 1861 à 605,434 en 1863. Ces envois comprennent en outre des produits britanniques et étrangers de toute espèce, excepté des soieries.

La France aussi fait avec les Indes orientales anglaises, par la même voie du Cap, notamment avec Calcutta, Madras et Bombay, ainsi qu'avec les îles de Ceylan et de Singapour, le port d'Akyab, où elle va chercher du riz, et celui de Kourratchi, où elle achète surtout du sésame et d'autres graines oléagineuses, un commerce très-considérable, dont l'importance va croissant, à l'importation comme à l'exportation. Les conditions de ce trafic s'améliorent d'année en année. A Bombay, les navires français obtiennent toujours, pour les cotons, les graines et les cafés surtout, un fret beaucoup plus élevé que les navires anglais, les nôtres ayant la réputation de rendre leurs cargaisons en meilleur état. Grâce à l'agence que le comptoir d'escompte de Paris a établie à Bombay, on y négocie maintenant avec facilité les traites sur n'importe quelle ville de France, tandis qu'autrefois on n'y acceptait que des effets payables à Londres.

Le mouvement progressif de nos échanges de marchandises avec l'ensemble des possessions anglaises des Indes orientales se résume dans les chiffres suivants :

Moyennes.	COMMERCE GÉNÉRAL à l'importation.	COMMERCE GÉNÉRAL à l'exportation.	COMMERCE SPÉCIAL à l'importation.	COMMERCE SPÉCIAL à l'exportation.
—	—	—	—	—
	(Valeurs officielles en millions de francs.)			
1827-1836	21.0	5.3	15.5	4.6
1837-1846	31.2	4.7	22.7	3.9
1847-1856	45.3	4.6	39.0	4.0
	(Valeurs réelles en millions de francs.)			
1847-1856	39.1	4.9	33.9	4.4
1857-1861	70.9	10.0	64.4	8.8
1862.	74.5	12.5	74.1	10.9
1863.	100.9	18.6	95.1	15.8

Les chiffres de notre importation de toutes ces possessions anglaises ont été pour les graines oléagineuses de 18,064,000 fr., en 1857, et de 17,535,000, en 1863; ils ont varié de 12,175,000 fr., en 1861, à 18,891,000, en 1862, et 17,325,000, en 1863, pour l'indigo; de 5,295,000 à 11,060,000 et 44,358,000 fr., soit 9,539,000 kilogrammes, pour le coton brut; de 5,996,000 fr. à 6,221,000, puis 3,221,000 pour le riz, et de 2,397,000 à 3,668,000 et 1,439,000 pour le poivre; enfin, de 12,794,000 fr. à 7,586,000 et 8,847,000 pour le café, importé principalement de l'île de Ceylan, dans les trois mêmes années. Nous avons reçu, en outre, de l'Inde anglaise, pour 2,410,000 fr. de phormium tenax et pour 2,269,000 de cachou (en 1862); plus des peaux brutes, des gommes et résines, du borax, du nitrate de potasse, du jute, de l'étain, des cornes de bétail, des bois de construction, des huiles fines, du caoutchouc et de la gutta percha, du sagou et du salep, des bois de teinture, du curcuma, des joncs et roseaux, du sucre brut, des graisses de poisson, des espèces médicinales, etc. Tous ces produits entrent presque en totalité dans notre consommation propre.

La valeur de nos exportations pour ces colonies britanniques n'arrive, comme on voit, pas au cinquième de celle des articles que nous en tirons. Nous y avons expédié, en 1863, pour 3,040,000 fr. de vins, pour 3,207,000 d'eaux-de-vie (l'année précédente seulement pour 2,575,000 fr. de vins et pour 2,438,000 d'eaux-de-vie et liqueurs); pour 866,000 de papeterie et de livres et pour 682,000 de safran, avec divers articles d'origine étrangère, comme le corail

taillé et une partie des huiles, du tabac manufacturé, de l'horlogerie, de la bijouterie d'or et des tissus de coton compris dans nos envois, qui se composent en outre d'effets d'habillement et tissus divers, d'articles de mode, de poteries et verreries, de perles fines, de parfumerie, de poisson, d'outils et ouvrages en métaux, de bouchons de liége, d'ouvrages en peau et en cuir, de mercerie, de bimbeloterie, de cuivre, de machines, de sel, de bougies stéariques, de viandes salées, de confitures et sucreries, de fruits de table, de conserves de légumes, de sulfate de quinine et de soufre sublimé. Plus des $^7/_8$ de tous ces envois consistent en produits français. Il faut tenir compte aussi, dans la balance générale, des espèces d'argent et métaux précieux, dont les sommes déclarées, à la sortie de France, pour la destination de l'Inde anglaise, se sont élevées, progressivement, de 9 $^1/_2$ millions de francs en 1859 à 83 millions en 1863, au commerce spécial.

Tels ont été jusqu'ici les progrès du commerce de l'Inde anglaise, progrès presque incessants qu'expliquent les immenses ressources de son territoire, débordant même sous le mauvais régime administratif de l'ancienne compagnie, et dans lesquels la terrible secousse de 1858 n'a introduit qu'un temps d'arrêt passager, auquel a succédé, depuis la pacification, par l'influence stimulante de la crise cotonnière, un nouvel essor aussi brillant que rapide. L'admission de la libre concurrence dans les ports de cette vaste région, l'extension du marché par de nouvelles conquêtes depuis Kourratchi jusqu'à Rangoon, le développement qu'a pris, après l'ouverture de la Chine, le commerce avec l'extrême Orient en général, puis la création de chemins de fer dans l'Inde même, ont ajouté à l'importance commerciale de cette dernière, dans les phases successives de cet accroissement continu des relations maritimes. Ils permettent de considérer toujours cette fertile région, qui a eu de tout temps le privilége de fournir au monde les produits qui le tentaient le plus, comme le plus beau fleuron de l'empire colonial de la Grande-Bretagne, dont elle a déjà plus largement que nulle autre alimenté la richesse.

Inde française. — Les échanges de la France avec Pondichéry et les autres enclaves et factoreries qui lui sont restées de son ancienne domination sur le continent de l'Inde, n'égalent pas, il s'en faut de

beaucoup, l'importance de son commerce avec les ports anglo-indiens. Nos importations des comptoirs français avaient cependant presque quintuplé de 1827 à 1857, où elles atteignirent une somme de près de 21 millions de francs, mais elles sont tombées depuis à 7,745,000 fr., chiffre de 1863, et nos exportations pour ces établissements, évaluées à 914,000 fr. la même année, sont insignifiantes, la majeure partie de l'approvisionnement colonial s'effectuant par l'Inde anglaise. Nous n'avons tiré de ces possessions, en 1863, que pour 2,647,000 fr., au lieu de 6,920,000 en 1862, de guinées ou toiles de cotons teintes, qui trouvent leur emploi dans la troque africaine, pour 2,759,000 fr. d'indigo, 874,000 d'huile de palme et de coco, 596,000 de graines oléagineuses, 415,000 de coton brut, du café, des peaux brutes, du tabac, des perles fines, etc.; mais, ce que nous leur avons fourni en échange se borne à quelques envois de vins de France, accompagnés de petits assortiments d'articles divers, pour les besoins de la consommation des Français de la colonie. L'Angleterre, de son côté, dont les exportations directes pour ces comptoirs ont été jusqu'à présent presque nulles, en reçoit à peu près les mêmes produits que la France, et ses achats, y ayant atteint la même année une somme de 117,036 liv. st., en 1862 même 166,176 liv. st. ou plus de 4 millions de francs, triple du chiffre de 1854, marquent un progrès notable dans le développement de leurs relations extérieures.

Aden. — Maintenant, laissons le continent de l'Inde pour passer en revue les établissements anglais de sa dépendance. Du côté de l'ouest, se présente le premier celui d'Aden, situé sur le littoral de l'Arabie, à l'entrée de la mer Rouge, ainsi qu'à égale distance de Zanzibar et de Mascate. C'est un point de relâche important pour la navigation britannique. Les Anglais, ne se contentant pas de l'occuper et d'y établir un dépôt de charbon, pour le service de bateaux à vapeur qui fonctionne entre Suez et l'Inde, en ont fait une place de guerre formidable et comme la clef du détroit de Bab-el-Mandeb.

Le territoire environnant est aride et stérile; mais, commercialement, la place est appelée à former le centre de relations de plus en plus suivies entre les côtes de l'Inde, le golfe Persique, la mer Rouge et les îles Maurice et de la Réunion, auxquelles elle facilite le rapprochement de leurs métropoles par la voie de Suez.

En rattachant Aden à Bombay, on y introduisit le même tarif, ainsi que les monnaies, poids et mesures de cette place.

En 1858, l'Angleterre avait reçu directement d'Aden pour près de 26,000 liv. st. de café; mais depuis lors cette importation n'y a plus figuré que pour 2,983 liv. st. en 1863, tandis que l'exportation de charbon de terre, de bières, vins, etc., de la métropole pour Aden, par la voie du Cap, atteignait encore, en 1863, 45,222 liv. st.

L'importation, en Angleterre, du guano, de qualité très-inférieure, des îles de Kooria-Mooria, dans la baie de ce nom, sur la côte méridionale de l'Arabie, exploité par les Anglais de 1858 à 1860, a entièrement cessé depuis, après s'être réduite de 18,053 tonnes à 6,715, soit de près de 82,000 liv. st. à moins de 32,000.

Indépendamment de la ligne entre l'Inde et Suez, dont les pyroscaphes, chargés du transport des malles, touchent à Aden et correspondent, en attendant le percement de l'isthme égyptien, que l'Angleterre voit s'exécuter avec défiance, par le chemin de fer existant, avec les paquebots anglais de la Méditerranée, qui vont porter ou recevoir à Marseille les malles destinées à la métropole, ou en venant, une seconde ligne de communication plus directe encore, par l'Euphrate et le golfe Persique, est en voie de s'établir. Depuis la fin de 1862 déjà, un nouveau service, régulier et mensuel, de bateaux à vapeur, créé par une compagnie anglaise, marche de Bombay à Bassora, avec escale à Kourratchi, Mascate, Bender-Abbas et Bender-Bouschir. La ligne télégraphique en Perse était déjà terminée en juillet 1864, ainsi qué la ligne sous-marine de Bombay, par Mascate et Bassora, jusqu'à Korna, c'est-à-dire au confluent du Tigre et de l'Euphrate, et dans les premiers mois de 1865 l'achèvement de la section de Korna à Divanié, par Bagdad, est venu compléter l'appareil du service de correspondance télégraphique avec l'Angleterre, sur cette voie. Ajoutons que, pour le transport des passagers et des marchandises, le projet anglais d'un chemin de fer suivant la vallée de l'Euphrate, et communiquant avec la Méditerranée par un des points du littoral de la Syrie, n'est pas abandonné.

Ceylan. — Au sud-est de l'Indostan, dont elle n'est séparée que par un étroit canal, l'île de Ceylan a une importance qu'elle ne doit

pas moins à la fertilité de son sol, comme centre de production, qu'aux avantages de sa position, pour le mouvement d'escale de l'océan Indien, sur la route des détroits et de la Chine, ainsi que sur celle de l'Australie. La pointe de Galle, en particulier, comme point d'intersection des différentes lignes de steamers qui sillonnent ces parages et qui y ont établi leurs dépôts de charbon, lignes parmi lesquelles figure aussi, depuis 1862, celle du service des paquebots français de la compagnie des messageries impériales, y est ainsi arrivée à rivaliser avec le port plus ancien de Colombo.

Ceylan ayant toujours relevé directement de la couronne d'Angleterre, depuis que les Anglais sont maîtres de l'île, est soumise à un régime entièrement distinct de celui des trois présidences de l'Inde. C'est par les soins de ses nouveaux dominateurs que la colonie s'est couverte, à l'intérieur, de magnifiques plantations de caféyers. Cette culture prit de 1830 à 1840 surtout une extension très-remarquable, tandis que le cardamome et le poivre ont presque entièrement cessé de figurer parmi les produits de Ceylan. La pêche des perles fines sur un banc de la côte, où elle était très-productive autrefois, est également abandonnée depuis un quart de siècle. Cependant le commerce de la métropole avec cette île est toujours en progrès, grâce aux envois de café surtout. En effet, ceux-ci à destination de la première se sont encore élevés de 42,365,000 livres anglaises en 1859 à 59,323,000 en 1860, 53,506,000 en 1861, 55,286,000 en 1862 et 79,793,000 en 1863[1]. De Ceylan, qui rivalise, comme on voit, avec le Brésil et Java, pour l'abondance de cette production, la Grande-Bretagne continue de recevoir, en outre, de l'huile de coco, du coton brut, de la cannelle[2], des cordages de *coir* ou *bastaing*, des huiles essentielles, un peu de chanvre, d'ébène et de plombagine, des cauris, coquillages servant de petite monnaie, recueillis dans les archipels voisins des îles Laquédives et Maldives, etc. Quant aux envois directs de la métropole à Ceylan, à Singapour et à Hong-Kong, établissements dont nous parlerons tout à l'heure, ils offrent à peu

1. Représentant une valeur d'environ 2,898,000 liv. st. ou 72½ millions de francs.

2. Il y a été importé de cette provenance, en 1863, pour 72,892 liv. st. de cannelle et pour 277,559 de coton.

près la même composition, déterminée par la similitude du climat et des besoins, que ses exportations déjà mentionnées pour l'Inde continentale.

Établissements anglais du détroit. — Le principal de ces comptoirs est celui de Singapour, dont relèvent Poulo-Pinang et Malacca, dans le détroit de ce nom. Georgetown, dans l'île de Poulo-Pinang ou du Prince de Galles, est en outre le centre d'expédition des produits de cette fertile colonie et de celle de Wellesley, qui y fait face sur le littoral voisin de la presqu'île de Malacca. Il n'y a pas de douane à Singapour, dont le port, depuis la création de cet établissement en 1818, jouit d'une pleine et entière franchise. Le payement d'un droit de phare insignifiant (de 3 cents ou 16 centimes par tonne) est la seule charge que l'autorité locale y impose au commerce[1]. Son importance commerciale dérive surtout de sa situation au milieu de l'Indo-Chine et de l'archipel Indien, à l'issue du détroit même, sur la route la plus directe de l'Inde en Chine; ce qui en fait, pour les marchands de toutes ces contrées et le commerce européen, un entrepôt central et le lieu de rendez-vous le plus commode dans ces parages. L'île de Singapour même produit fort peu de chose; on n'y récolte que du sagou et du gambier, avec un peu de sucre, d'épices et de maïs. Le commerce général de la place n'en a pas moins pris un développement tel qu'il y a des années où le mouvement de son port l'emporte, pour le tonnage, sur celui de Calcutta.

En 1862, son trafic avec tous pays s'est élevé à 26,208,528 dollars, soit de 2,215,658 par comparaison avec 1861, à l'importation, mais réduit à 18,805,102 dollars, soit de 1,593,305, à l'exportation.

Les opérations directes de la Grande-Bretagne avec les comptoirs du détroit ont même triplé depuis 1858, à l'importation de la métropole, dont les envois sur ces points, après un accroissement extraordinaire dans les années 1859 et 1860, vers l'époque de la guerre de Chine, se sont réduits ensuite et ne balancent plus, comme auparavant, la somme des marchandises qu'elle en reçoit. Dans ces dernières, on voit figurer en première ligne, avec toute espèce de produits de l'archipel Indien et de l'extrême Orient, le bois de teck,

1. Voir *Annales du commerce extérieur*, SINGAPORE, L. C., n° 1.

article insignifiant naguère, pour 368,142 liv. st. en 1863 (607,188 même en 1862), l'étain pour 223,549 (403,689 en 1862), le poivre pour 245,314, le sagou et le gambier, la gutta-percha et le riz en grains, du café, du sucre brut, du caoutchouc, des cuirs bruts, du tapioca, du camphre, des gommes et laques, des épices, des rotins, du minerai d'antimoine, de la nacre, de l'écaille, etc.; dans d'autres années, enfin, aussi de la soie grége (en 1859) et du suif végétal (en 1857 et 1858).

La manufacture suisse, pour les tissus en fil teint et imprimés surtout, fait sur cette place une forte concurrence aux produits de l'industrie britannique. Les cotonnades et soieries suisses sont d'ailleurs expédiées principalement d'Angleterre même aux Indes orientales.

Les affrétements ont une grande importance à Singapour. On y trouve toujours des navires en charge pour Londres et Liverpool, ainsi que pour des ports du continent de l'Europe, et, avant la guerre d'Amérique, il y avait aussi de fréquents départs pour les États-Unis. Il y a, en outre, les départs mensuels réguliers des paquebots à vapeur anglais et français de la compagnie péninsulaire et orientale et de celle des messageries impériales, pour l'Europe et pour la Chine, et des communications à vapeur suivies de Singapour avec Batavia, Samarang, Sourabaya et Macassar (Indes hollandaises); avec Bangkok (Siam), Saïgon (Cochinchine française) et Sarawak (dans l'île de Bornéo), comme avec Calcutta et les ports à riz, Rangoon, Akyab et Moulmein. Il arrive constamment à Singapour des commandes de chargements à prendre dans ces ports, pour la moisson, qui a lieu de mars en juin. On y demande souvent des navires pour faire le voyage des côtes de la Chine, et l'on emmagasine dans cet entrepôt les riz apportés de Bangkok et de Saïgon.

Laboan. — Cet établissement de peu d'importance, situé dans une petite île au nord-ouest de Bornéo, est attaché, comme Singapour, aux flancs de la domination hollandaise dans l'archipel Indien. Formé par un particulier riche et aventureux, l'Anglais Brooke, qui avait eu la singulière fortune de devenir rajah de la principauté malaie de Sarawak, sur le littoral de Bornéo, il a été cédé par son fondateur au gouvernement britannique. Les relations commerciales directes de l'Angleterre avec cette colonie naissante, dont le trafic

ne s'étend guère au delà des côtes voisines, se sont bornées jusqu'à présent à quelques envois de machines et de fers surtout, figurant en total pour la somme de 4,709 liv. st. sur le tableau des exportations du Royaume-Uni de 1862. Elles ont été nulles l'année suivante.

Hong-Kong. — Il n'en est pas de même pour le magnifique et somptueux comptoir britannique de Hong-Kong, à destination duquel la somme des marchandises directement exportées de la Grande-Bretagne, pour les besoins de l'établissement, ainsi que pour ceux de son trafic avec la Chine, avait doublé de 1858 à 1860, et quadruplé depuis 1849, mais est descendue ensuite du maximum de 2,536,000 liv. st., qu'elle avait atteint en 1860, à 1,779,000 en 1861 et à 1,167,000 en 1862, par suite d'un ralentissement général dans le mouvement d'exportation vers les ports chinois. En 1863 pourtant elle est remontée à 1,558,584 liv. st., comprenant pour 1,473,222 liv. st. de produits britanniques.

La petite île de Hong-Kong, occupée par les Anglais en 1841, est située à environ 45 milles à l'est de Macao et à 120 milles au sud-est de Canton. Ce n'est qu'un rocher aride, séparé du continent par un détroit qui, sur plusieurs points, n'a pas un mille de largeur; mais on y trouve une vaste baie, qui offre un excellent mouillage, dans lequel les navires sont parfaitement à l'abri des vents et des typhons, si redoutables dans ces eaux; et, au point de vue militaire, il sert admirablement à compléter la ligne de blocus que l'Angleterre a formée dans les mers de l'Inde et de la Chine, au moyen des fortifications d'Aden, de Ceylan et de Singapour, et qui place sous son contrôle toute la navigation dans ces parages. Le rocher de Hong-Kong n'a pas tardé à supplanter Macao, qu'il éclipse entièrement aujourd'hui. C'est à Victoria, dont la fondation ne remonte qu'à 1843, que résident les *marchands-princes*, ces riches négociants anglais dans les mains desquels se concentre la majeure partie du commerce de la Chine avec l'Europe. On peut juger du rapide accroissement de cette ville par celui de sa population qui, de 33,000 habitants, en 1851, s'est élevée, en 1863, à 125,000[1], sans compter

1. Dans ce nombre ne figuraient cependant encore que 1,744 Européens et 1,336 Portugais d'Asie, Hindous et métis.

la partie flottante de la population chinoise, qui vit et se presse par milliers dans les innombrables embarcations des baies voisines. Ce comptoir, le plus opulent de l'univers, dans lequel aucune douane n'entrave les échanges, est le siége de la direction centrale du commerce britannique et du cabotage européen en Chine, ainsi que le foyer principal du trafic de l'opium et de la contrebande avec l'empire du milieu. La colonie n'a, par elle-même, guère de produits à livrer au commerce. Cependant la métropole en importe une certaine quantité d'articles de provenance chinoise, consistant en thé, camphre, sucre brut, coton, casse, huiles essentielles ou de senteur, etc., dont la valeur totale s'est élevée, de 137,864 liv. st. en 1861 et 154,721 en 1862, à 1,288,907, soit plus de 32 millions de francs, en 1863.

Australie et Nouvelle-Zélande.

Par la colonisation d'une partie de l'immense littoral du continent australien et de la Nouvelle-Zélande, l'Angleterre a fait entrer, au sud de l'archipel Indien, tout un monde nouveau, dont les chances d'avenir sont incommensurables, dans la sphère des relations du commerce international. Les établissements qu'elle y a fondés sont une des plus étonnantes et magnifiques créations de notre siècle, uniquement due au travail libre et au génie entreprenant de la race anglo-saxonne. Dans les deux plus anciens, la Nouvelle-Galles du Sud, avec le port de Sydney, et l'île de la Tasmanie ou terre de Van Diémen (chef-lieu Hobart-town), le caractère de colonies pénitentiaires, résultant de leur destination primitive, ne tarda pas à se modifier, et, depuis 1840, il a même fini par disparaître complétement, avec les flots croissants de l'immigration libre.

La florissante colonie de Victoria, ci-devant district de Port-Phillip (chef-lieu Melbourne), et celle de Queensland (district de Moreton-bay), ne sont que des démembrements de la Nouvelle-Galles du Sud, dont elles ont été distraites, la première en 1851, la seconde en 1859. Les commencements de l'Australie méridionale et de Port-Adélaïde datent de 1835 comme ceux de Port-Phillip; ceux de l'Australie occidentale, ou colonie de la rivière des Cygnes, même de 1828. L'occupation des grandes îles du groupe de la Nouvelle-

Zélande ne remonte qu'à 1839; c'est le plus jeune des sept établissements actuels, mais un de ceux qui prospèrent le mieux, malgré l'obstacle de la résistance opiniâtre des indigènes dépossédés.

Le régime de douane de la Nouvelle-Galles du Sud se fonde sur un acte du 14 septembre 1855. Déjà antérieurement, un acte de 1852 avait supprimé, dans cette colonie, les droits de navigation (de port, de phare, etc.). Dans celle de Victoria, les actes à mentionner sont celui du 8 avril 1854, établissant un droit de tonnage sur les navires, et le tarif du 8 décembre suivant. Les droits de pilotage y ont été fixés en 1856.

Pour les douanes de la Tasmanie, il y a un acte du 13 août 1852. Le tarif de l'Australie méridionale, où Port-Adélaïde fut déclaré port franc, est du 22 novembre 1853; celui de l'Australie occidentale de la même année. Pour la Nouvelle-Zélande, enfin, il y a l'acte de 1858, approuvé le 29 avril 1859[1].

Dans toutes ces colonies, les droits principaux, à l'importation, portent sur les boissons, le tabac, le thé et les denrées coloniales; les autres articles, tissus et objets manufacturés quelconques, y sont ou exempts ou soumis à un droit général *ad valorem*. A la sortie, il y a franchise complète pour toutes les marchandises et tous les produits autres que l'or, sur lequel on prélève un droit de 2 shellings 6 deniers par once.

Voici, en valeurs, le mouvement comparé des échanges de marchandises du Royaume-Uni avec ses différentes colonies australiennes, pour les années 1854, 1862 et 1863 :

	Importations.			Exportations.		
	1854.	1862.	1863.	1854.	1862.	1863.
	Liv. st.	Liv. st.	Liv. st.	Liv. st.	Liv. st.	Liv. st.
Nouvelle-Galles du Sud. . } Queensland. . . . . }	1,711,972	2,078,819	1,966,948	4,145,267	3,808,725	3,242,292
		155,673	253,201		210,757	344,766
Victoria.	1,651,649	2,870,715	2,681,239	6,423,283	6,073,951	6,281,674
Australie méridionale. . .	433,763	866,583	1,097,795	1,262,096	950,637	1,128,520
Australie occidentale . . .	35,228	68,891	60,681	70,122	121,353	99,198
Tasmanie	429,994	457,683	360,405	1,183,789	816,967	349,781
Nouvelle-Zélande	39,262	611,445	740,397	321,429	1,364,935	2,197,978
Totaux	4,301,868	7,109,809	7,160,666	13,405,986	12,847,325	13,644,209

On voit par ces chiffres que les exportations de la métropole pour

1. Voir, pour les textes traduits, dans les *Annales*, COLONIES ANGLAISES EN AUSTRALIE, L. C., nos 1 à 8.

l'Australie n'ont pas augmenté depuis 1854; tandis que ses importations de cette provenance se sont fortement accrues, même en ne comptant que les marchandises. Or, aux produits du sol de cette contrée, il faut ajouter, après la découverte de vastes gisements aurifères dans la Nouvelle-Galles du Sud, mais surtout dans la colonie de Victoria, en 1851, et depuis peu aussi dans la Nouvelle-Zélande, toute la masse d'or qu'ils ont fournie à l'Angleterre. Déjà dans la période écoulée du 29 mai 1851, date du commencement de ces envois, au 31 décembre 1855, il en avait été exporté des deux premières de ces colonies, pour une valeur totale de 40,995,651 liv. st., et dans celle de Victoria seule, la production de l'or, après avoir atteint son maximum en 1856, dépassait de beaucoup deux milliards de francs en 1860. Enfin, quoiqu'elle ait sensiblement diminué depuis lors, et que, par suite, les importations de ce métal précieux de l'Australie dans la Grande-Bretagne aient fléchi, de 2,267,436 liv. st. en 1858 à 1,587,076 en 1861, on les a vues encore se relever, l'année suivante, à 1,682,724 liv. st.

A l'importation des autres produits australiens dans le Royaume-Uni, le progrès a été constant, ou peu s'en faut, pour la Nouvelle-Galles du Sud et Queensland, plus considérable encore pour Victoria (maximum 2,905,342 liv. st. en 1861), pour l'Australie méridionale, et jusqu'en 1860, année qui présente le maximum de 93,699 liv. st., aussi pour l'Australie occidentale, le plus rapide pour la Nouvelle-Zélande, et le moins sensible pour la Tasmanie, dont les envois à la métropole avaient atteint leur maximum (de 576,296 liv. st.) dès 1856, et n'ont fait que décroître depuis.

Quant aux exportations de celle-ci à destination de ces colonies, elles augmentent rapidement pour la Nouvelle-Zélande et Queensland, ont repris une marche ascendante pour la Nouvelle-Galles du Sud, sont restées à peu près stationnaires, malgré diverses fluctuations, pour Victoria et les autres colonies du continent australien, mais présentent, depuis une dizaine d'années, une diminution de plus des trois quarts pour la Tasmanie.

Pour l'ensemble de l'Australie et de ses dépendances, le chiffre des envois de produits britanniques en particulier, de 12,506,334 liv. st. en 1863, n'a que de peu dépassé celui de 1854; mais antérieurement

ils avaient quintuplé, de 1827 à 1847, et même atteint, sous l'influence de la fièvre de l'or, en 1853, la somme prodigieuse de 14,514,000 liv. st. L'encombrement de marchandises qui en résulta, sur le marché australien, explique la décroissance constatée dans les envois des années qui suivirent, tandis que, d'autre part, l'importation, d'abord insignifiante, des produits de l'Australie dans la métropole, si l'on y comprend les arrivages d'or, n'a pas dévié de la progression constante qui donne à ces colonies, pour la mère-patrie, malgré l'énorme distance qui les sépare, une importance commerciale de beaucoup snpérieure, aujourd'hui, même à celle des provinces anglaises de l'Amérique du Nord.

Les laines, le produit capital de l'Australie, forment à elles seules les $^4/_5$ de la valeur totale des marchandises que la métropole reçoit maintenant de cette contrée. On jugera le mieux des provenances et de l'accroissement de cette branche de l'importation anglaise par les chiffres suivants :

LAINES D'AUSTRALIE IMPORTÉES DANS LE ROYAUME-UNI.

	1853.	1863.	
	Quantités.	Quantités.	Valeurs.
	Liv. poids.	Liv. poids.	Liv. st.
Nouvelle-Galles du Sud et Queensland[1]	16,674,933	20,999,538	1,831,974
Victoria	20,822,692	26,342,933	2,285,120
Australie méridionale	3,339,743	15,116,476	836,066
Australie occidentale	24,059	627,135	50,247
Tasmanie	5,514,756	3,759,414	322,677
Nouvelle-Zélande	699,780	10,327,950	710,929
Totaux.	47,075,963	77,173,446	6,037,013

Ce mouvement d'importation, qui, l'année suivante, a même atteint le chiffre de 99,037,459 livres anglaises, est en progrès avec toutes les parties du continent de l'Australie, mais surtout avec la Nouvelle-Zélande. La Tasmanie seule présente une décroissance notable, qu'il faut attribuer à ce que, dans cette île, l'agriculture proprement dite a pris le dessus sur la pâture. Dans les colonies de Victoria et de la Nouvelle-Galles du Sud, la diversion causée par la recherche de l'or avait également fait décliner la production des

1. Les laines de cette dernière colonie figurent dans le chiffre de 1863 pour une quantité de 2,622,675 livres.

laines; mais cette diminution n'a été que passagère. Les alpagas viennent aussi d'être acclimatés dans cette partie de l'Australie. Les résultats obtenus ne permettent pas de douter que les toisons de l'espèce n'y forment, avant dix ans, un article d'exportation considérable, qui pourra même, avec le temps, finir par gagner la prédominance sur le marché des laines de cette contrée.

L'établissement de Moreton-Bay (Queensland), qui tire de Sydney la majeure partie de son approvisionnement en marchandises étrangères, se sert aussi de l'entremise de cette place pour l'expédition d'une partie de ses laines aux ports d'Europe.

Indépendamment de ce grand produit, l'Angleterre importe de presque toutes ses colonies australiennes du suif (de la Nouvelle-Galles du Sud, Victoria et Queensland), des peaux de mouton et des cuirs bruts et tannés, ainsi que des os, cornes de bétail et autres déchets d'animaux; de l'huile, du blanc et des fanons de baleine; des bois d'œuvre, de construction, etc., ainsi que diverses gommes et des écorces à tan, branche encore très-faiblement exploitée; mais surtout du minerai de cuivre et du cuivre fondu, de l'Australie du Sud et de Victoria principalement. L'Australie, particulièrement la Nouvelle-Galles du Sud, possède des richesses minérales qui surpassent peut-être celles de la Grande-Bretagne et de la Russie. La Tasmanie et le district de Moreton-Bay seuls ne fournissent point de métaux. L'importation des cuirs frais de toutes les parties de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, s'est élevée de 127,041 quintaux anglais, en 1862, à 141,912 en 1863; mais il y a eu, en même temps, réduction de 104,560 quintaux à 50,796 pour le suif, de 46,060 quintaux à 37,040 pour le cuivre fondu, et de 7,271 tonnes à 6,777 pour le minerai de cuivre des mêmes provenances. Outre ce métal, on trouve, sur le continent de l'Australie, du fer et de la houille, du plomb, de l'étain (à Victoria) et du nickel. Avant 1860, le minerai de plomb figurait même dans les envois de l'Australie du Sud, comme le minerai d'argent dans ceux de Victoria à la mère-patrie. Enfin, les chargements de l'Australie du Sud, de Victoria et de la Tasmanie, à la même destination, comprennent aussi du froment en grains et en farine; ceux de la Nouvelle-Galles du Sud, de l'huile de coco et de l'écaille de tortue; ceux de la Nouvelle-Zélande, quelques par-

ties de lin, etc. Ajoutons que cette colonie, l'Australie du Sud et la Tasmanie, approvisionnent de céréales de bonne qualité et d'excellentes pommes de terre la Nouvelle-Galles du Sud, qui en manque.

Parmi les essences de bois, celles qui se recommandent le plus à l'attention du commerce sont une espèce d'eucalyptus, très-abondant en Australie et très-propre aux constructions navales, qui alimente plus spécialement l'exportation vers la Grande-Bretagne, le bois de fer, le cèdre d'Australie, d'un excellent usage pour siéges et meubles; enfin, l'arbre à gomme, dont sont peuplées les forêts de Victoria, et dont le bois convient, mieux que tout autre, pour la construction des ponts et des clôtures.

Les deux principales colonies australiennes, la Nouvelle-Galles et Victoria[1], figurent en première ligne, sous le rapport des progrès agricoles, industriels et commerciaux, parmi les contrées les plus avancées du monde colonial. Déjà l'introduction de la vigne y produit des vins dont quelques-uns sont excellents. Malheureusement, l'élévation des salaires ne permet guère d'y aborder la culture du coton, à laquelle certains districts de l'État de Queensland pourraient facilement être appropriés. Déjà ces colonies préparent et tannent elles-mêmes les cuirs, fondent le cuivre et d'autres métaux, construisent des voitures, des machines et des navires, fabriquent des instruments aratoires et de la poterie, ainsi que du savon et des chandelles, et commencent à raffiner du sucre. Les chemins de fer s'y étendent et s'y multiplient. Il s'en construit un dans la Nouvelle-Zélande, où une exposition universelle de produits de l'agriculture et de l'industrie a même dû s'ouvrir, en janvier 1865, à Dunedin, dans la province d'Otago. Sydney possède un hôtel des monnaies où la poudre d'or des mines de l'État de Victoria, au moins six fois plus riche en ce métal que la Nouvelle-Galles du Sud, est envoyée de Melbourne et transformée en souverains, qui ont maintenant cours légal dans tout l'empire britannique. Il ne faut pas oublier non plus la grande industrie de la pêche de la baleine et du cachalot, qui n'a pas moins d'importance pour la Tasmanie que pour la Nouvelle-

1. Toutes les deux publient annuellement une statistique très-étendue de l'ensemble de leur situation.

Galles du Sud, et tend également à en prendre de plus en plus dans la Nouvelle-Zélande. En général, toutes ces colonies, dans lesquelles il y a toujours demande de bras et place pour des flots d'émigrants, ont devant elle la perspective d'un développement de production et de richesse en quelque sorte illimité.

On peut dire que tous les produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni, mais surtout les vêtements confectionnés, les cuirs préparés et ouvrés, les tissus de laine et de coton et les fers, avec nombre d'articles étrangers, sortant des entrepôts de la Grande-Bretagne, trouvent un débouché dans ses possessions australiennes, et si, dans telles des plus anciennes et des plus importantes de ces colonies, ce débouché semble tendre parfois à se restreindre plutôt qu'à s'élargir, il faudrait bien se garder de conclure à un déclin de leur prospérité de ce qui n'est, réellement, que la conséquence naturelle des grandes facilités offertes par leur régime commercial à la concurrence étrangère.

Vu l'analogie dans la composition des envois de la métropole à toutes ces colonies, nous nous bornons à spécifier ici l'objet de ses exportations pour la contrée principale, la Nouvelle-Galles du Sud, y compris Queensland.

Sur les états de commerce officiels du Royaume-Uni, nous voyons figurer, en 1863, à cette double destination, pour 631,208 liv. st. (799,504 en 1862) d'effets d'habillement et de merceries, 312,814 (444,173 en 1862) de cuirs préparés et ouvrés, 288,584 (373,473 en 1862) de lainages, 242,393 (360,229 en 1862) de cotonnades, 280,909 de fers, 211,838 de bières, 122,470 de quincaillerie et coutellerie, 93,008 de papeterie; puis, des spiritueux de toute sorte, des vins, des produits chimiques et des médicaments, des poteries et verreries, de la chapellerie, des tissus de lin, des soieries anglaises et étrangères, des machines, des grains et farines, du beurre, du fromage et d'autres comestibles, des sacs vides, des ouvrages en cuivre, des armes et munitions, des livres, des meubles et des voitures, de l'horlogerie et de l'orfévrerie, des instruments de musique, du savon et des bougies stéariques, du sucre raffiné, du tabac, etc.

L'Australie anglaise entretient d'ailleurs aujourd'hui, notamment par Sydney et Melbourne, des relations directes et suivies avec

presque tous les pays commerçants et quelques-unes de leurs colonies les plus importantes. Maurice et la Réunion y entrent en partage avec Manille pour la fourniture du sucre; de Calcutta et de Hong-Kong, il y vient aussi du sucre, fort estimé des consommateurs, mais surtout du riz; de la Chine, du thé. Les États-Unis envoient, de San Francisco, des farines et des planches de sapin.

Comme les habitudes anglaises et les goûts qui s'y rattachent dominent naturellement dans une population qui est presque tout entière d'origine britannique, on s'explique le débit encore très-restreint des produits français en Australie, où, jusqu'à présent, nos eaux-de-vie seules, particulièrement recherchées sur ce marché, ont trouvé un débouché important, en échange des laines et parfois aussi des peaux brutes que nous y achetons, pour notre consommation. Dans les dernières années cependant, l'essor de notre commerce direct avec l'Australie anglaise a été assez remarquable. Ainsi, notre importation, uniquement formée de laines de cette provenance, s'est élevée soudain de 377,000 fr. en 1861, à 4,966,000 en 1862, pour retomber toutefois à 243,000 en 1863, tandis que notre exportation a suivi la progression continue de 2,239,000 fr., en 1861, à 6,281,000 en 1862 et à 7,252,000 en 1863, dont 7,118,000 en produits français. Cette dernière comprend, en général, des eaux-de-vie et liqueurs pour 5,108,000 fr. en 1863, des vins pour 1,012,000, du poisson mariné et à l'huile pour 476,000, des poteries et verreries, des articles d'habillement, de lingerie et de mode, des confiseries, des fruits de table, des huiles d'olive et autres, du chocolat, des bougies stéariques, des bouchons de liége, des meubles, du papier et des gravures, des chapeaux de feutre, etc.

Parmi nos concurrents européens les plus actifs sur ce marché, il faut mentionner les Anséates, pour les imitations d'articles français de moindre qualité qu'ils y apportent et y placent, à la faveur du bon marché.

L'usage de notre marine marchande de faire échelle dans les ports de Melbourne et d'Adélaïde, par les longueurs qu'il entraînait, a fait longtemps obstacle au développement fructueux de notre trafic avec Sydney et l'Australie. Mais il y a lieu, maintenant, d'espérer que la réforme opérée dans notre législation coloniale mettra le commerce

français à même de multiplier ses relations avec cette contrée, en suivant l'exemple de la Réunion, dont les sucres commencent à y faire concurrence à ceux de l'île-sœur de Maurice et des Philippines.

Aux ports de la Nouvelle-Hollande (Sydney, Melbourne, Adélaïde et Hobart-town) dans lesquels la France a des agents consulaires, il faut depuis peu ajouter aussi celui de Freemantle, sur la côte Sud-Ouest.

Possessions françaises en Cochinchine et dans l'Océanie.

A côté des immenses ressources de l'empire anglo-indien et de l'Australie anglaise, celles des comptoirs français dans l'Inde, faibles et bornées, comptent à peine dans le commerce de ces vastes régions et ne forment qu'une base bien chétive pour le développement de nos échanges avec l'extrême Orient. Mais la conquête récente d'une partie du Camboge cochinchinois, avec les places de Saïgon et de Mytho, peut servir à l'élargir et à la fortifier, si l'on parvient à fonder, dans cette partie très-avantageusement située de l'Indo-Chine, un solide établissement commercial. (Voir t. Ier, p. 115.)

Par le traité signé le 15 juillet 1864, à Hué, entre le capitaine Aubarel, consul de France à Bangkok, et le gouvernement annamite, nous avons rétrocédé, contre le payement d'une somme de 100 millions de francs à longs termes, une partie de nos acquisitions territoriales dans la Basse-Cochinchine, et obtenu, en outre, l'ouverture de trois ports importants sur le littoral annamite, avec la cession de 9 kilomètres de terrain pour y établir des comptoirs, la liberté pour nos commerçants de circuler et de trafiquer, pour nos missionnaires, de voyager et d'enseigner le christianisme dans tout l'empire; enfin, le droit d'établir des consulats à Hué et dans les ports ouverts à notre commerce[1].

Dans l'Océanie, l'intérêt et les besoins de la navigation et de la grande pêche avaient déterminé le gouvernement de Louis-Philippe à prendre possession des îles Marquises, en 1841, ainsi qu'à établir

1. Un journal officiel de la Cochinchine française, *le Courrier de Saïgon*, se publie depuis 1864.

le protectorat de la France à Taïti, la principale des îles de la Société. En 1853, le gouvernement impérial fit occuper de même, dans un but de colonisation, la Nouvelle-Calédonie, qui, par son étendue et sa fertilité, lui paraissait devoir se prêter à la formation d'un établissement semblable à ceux des Anglais dans la Nouvelle-Zélande.

Taïti, dont la population bien plus nombreuse du temps de Cook et de Bougainville, est aujourd'hui réduite à 7 ou 8,000 âmes, fait, par le port de Papeïti, avec les divers groupes de la Polynésie, l'Australie, la Californie, le Chili, et d'autres pays du même littoral, un commerce qui n'atteignait toutefois encore, en 1856, qu'une valeur de 2,912,000 fr. à l'importation et de 1,727,000 à l'exportation. On exporte de cette île, d'environ 150,000 hectares de superficie, d'excellentes oranges et du jus de citron, de l'huile de coco, de l'arrow-root, des patates douces et de la nacre.

Les Marquises, dont Nukahiva est la principale, n'ont guère de valeur au point de vue des cultures et du commerce. Les naturels n'y peuvent fournir qu'un peu de coton et des bestiaux.

Il n'en est pas de même de la Nouvelle-Calédonie et des îles qui en dépendent. Non-seulement cette possession s'étend sur un territoire de plus de 1,200,000 hectares, peuplé de 60,000 indigènes, d'un naturel très-sauvage, il est vrai, mais le sol y a été jugé propre à toutes les cultures intertropicales, ainsi qu'à celles de la zone tempérée, dans les parties les plus élevées. Il y a des bois de construction et du bois de sandal à exploiter. On y a trouvé de la houille et de l'ardoise, des échantillons de minerai de fer, de plomb et de cuivre, de l'or même. Enfin, l'île principale offre d'excellents ports, tels que celui de Kanala, le plus beau de tous, et Balade sur la côte orientale, celui de Nou, maintenant Port-de-France, et le port Saint-Vincent sur la côte occidentale.

Quel que puisse être l'avenir de ces établissements nouveaux, jusqu'à présent leur principale utilité, pour notre marine marchande, est dans les facilités qu'ils procurent à la navigation, mais surtout aux baleiniers, comme points de relâche, pour le ravitaillement et les réparations d'avaries. Nos états de douane ne distinguent pas encore les opérations directes de la France avec ces îles et les ports de Cochinchine dont nous avons obtenu la cession, de l'en-

semble de ses échanges avec l'Indo-Chine et avec l'Océanie, dont il sera question au chapitre VII, qui ramènera notre examen sur ce sujet[1].

Les avantages que les colonies, en général, présentent au pays qui les a fondées ou en dispose sont de plus d'une sorte. Non-seulement elles en offrent à leur métropole respective de très-grands pour son approvisionnement en produits exotiques, denrées et matières premières, comme pour l'écoulement de ses propres produits, elles sont aussi les jalons qui servent à multiplier les relations et à favoriser l'expansion de son commerce dans toutes les parties du monde. C'est ce dernier point qui doit même paraître aujourd'hui le plus important à considérer pour la France, dans l'état d'infériorité marquée où elle se trouve, vis-à-vis de l'Angleterre, sous ces divers rapports. La politique qui tendait à réserver uniquement pour l'usage de la métropole le marché de chaque colonie, à force d'en exclure toute concurrence étrangère, n'est plus justifiable; car il est reconnu qu'elle finit inévitablement par se retourner contre l'intérêt de la métropole au développement de la prospérité des colonies elles-mêmes, dont ses entraves ne peuvent qu'arrêter et comprimer l'essor. L'histoire a déjà mis tellement cette vérité en relief qu'elle nous dispense d'en poursuivre ici la démonstration. L'ancien système colonial a fait son temps. L'Angleterre l'a compris et y a renoncé la première. La France a fait sagement en suivant cet exemple et réformant, dans un sens libéral, le régime de ses colonies les plus importantes. Seulement il faut se garder d'apprécier les résultats de mesures pareilles d'un point de vue trop étroit; car ils ne se manifestent bien que dans l'ensemble des relations du commerce extérieur et des réactions qui le modifient, soit, en autres termes, dans l'effet salutaire et puissant des simplifications et de l'équilibrement général du libre échange. Ainsi, l'on peut objecter avec raison, comme nous

1. Pour de plus amples renseignements, sur les établissements français et anglais de cette partie du monde, voyez *Annales du commerce extérieur*, OCÉANIE ET AUSTRALIE, F. C.

l'avons déjà fait observer, que dans certaines colonies, telles que les provinces de l'Amérique du Nord et l'Australie, le débouché des produits britanniques est loin d'avoir présenté, sous ce régime, une augmentation constante; mais, au lieu de s'arrêter à ces résultats partiels, c'est le rapide accroissement du commerce général de la métropole avec l'ensemble de ses possessions d'outre-mer et des pays étrangers qu'il faut surtout prendre en considération. Il suffit de rappeler le merveilleux développement de l'exportation des laines de l'Australie et du Cap, ou celui des envois de coton de l'Inde, qui seul a pu sauver la Grande-Bretagne d'un désastre, en présence de la terrible crise du chômage complet, dont la guerre d'Amérique menaçait la branche capitale de son industrie manufacturière.

Comme le besoin de l'émigration se fait peu sentir en France et que le génie de la nation la porte faiblement à s'expatrier, nous ne pouvons nous flatter de rivaliser, avec beaucoup de succès, dans la colonisation proprement dite, avec nos voisins d'outre-Manche, et, tant que cet élément colonisateur nous fait défaut, ce serait même folie de diriger nos efforts, prématurément, dans la voie de pareilles tentatives, qui nous exposeraient à de nouveaux mécomptes. Dans les entreprises de ce genre la spontanéité est indispensable; l'expérience a prouvé maintes fois qu'on ne colonise pas avec des transportés, ni par ordre. Les seules colonies vraiment florissantes que nous ayons fondées et conservées, en partie du moins, sont des colonies à culture, dirigées par des planteurs, mais défrichées par le travail d'une race habituée au climat de ces possessions. Le recrutement des coolies de l'Inde et de la Chine peut encore remplacer la ressource, autrefois si commode, mais infâme et aujourd'hui justement réprouvée, de la traite. Seulement, ce mode d'exploitation a ses limites et ne s'applique qu'aux régions tropicales. Rien ne nous empêche cependant de tirer parti de l'accroissement territorial que des acquisitions dues à des exploits glorieux et récents ont procuré à nos domaines d'outre-mer; rien, de nous appliquer à créer dans l'Indo-Chine, dans les îles de l'Océanie dont nous avons pris possession, dans la Guyane, dont nous ne cultivons encore qu'une si faible partie, de solides établissements commerciaux, des entrepôts libres et des comptoirs, comme nous en avons sur la côte d'Afrique. L'État

est plus que les particuliers à la hauteur d'une pareille tâche, qui consiste à leur frayer les voies; il a tous les moyens d'action nécessaires pour y déployer efficacement son initiative. Combinées et organisées avec intelligence, des créations de l'espèce acquerront une utilité durable, en multipliant sur la surface du globe les points d'appui qui y manquent encore à notre commerce extérieur[1].

CHAPITRE II.

COMMERCE DES PORTS FRANÇAIS AVEC LES PORTS BRITANNIQUES.

La Grande-Bretagne tient la première place dans les relations du commerce extérieur de la France. Il en est ainsi depuis 1848, année dans laquelle le chiffre de nos échanges avec elle commence à dépasser celui de notre commerce avec les États-Unis, qui la primaient auparavant. On comprend l'intérêt qui s'attache à la constatation périodique des résultats d'un mouvement commercial de cette importance, objet d'un double contrôle de la part de l'administration des douanes, en France et en Angleterre. Malheureusement, les chiffres des relevés officiels, publiés par les soins de l'administration dans les deux pays, ne concordent pas, comme il serait à désirer, et les différences qu'ils présentent sont même en partie telles qu'il est impossible de fermer les yeux sur les graves malentendus qui peuvent en résulter.

Voyons d'abord celles qui portent sur la balance générale de ce commerce.

D'après les tableaux français, la valeur réelle de l'ensemble de nos échanges de marchandises avec le Royaume-Uni et ses posses-

1. Nous ne pouvons terminer ce chapitre sans mentionner les ouvrages qui offrent la description la plus complète de l'ensemble des possessions d'outre-mer de chacune des deux puissances dont nous venons de retracer, à grands traits, le commerce colonial. Tels sont, d'une part, la statistique générale des colonies anglaises (*Statistics of the Colonies of the British Empire*) de Robert Montgomery Martin (Londres, 1839) et, de l'autre, l'intéressant livre que notre savant et judicieux ami, M. Jules Duval, a tout récemment publié sur *les Colonies et la politique coloniale de la France* (Paris, 1864, chez Arthus Bertrand).

sions d'Europe (les îles anglo-normandes, Gibraltar, Malte et les îles Ioniennes) se résume, pour les dernières années, dans les chiffres suivants :

1° *Au commerce général.*

(Millions de francs.)

	Importations.	Exportations.	Totaux.
1860.	454	806	1,260
1861.	555	620	1,175
1862.	656	834	1,490
1863.	692	1,040	1,732

2° *Au commerce spécial.*

	Mise en consommation.	Produits français exportés.	Totaux.
1860.	308	599	907
1861.	438	456	894
1862.	525 1/2	619 1/2	1,145
1863.	592 1/2	799 1/2	1,392

Or, les tableaux anglais n'évaluent ce mouvement d'échanges, pour le Royaume-Uni seul, il est vrai, sans les îles anglo-normandes et les entrepôts britanniques de la Méditerranée, qu'à des chiffres bien moindres, dont voici la conversion en millions de francs :

	Importations.	Exportations.	Totaux.
1860.	444	318	762
1861.	445 1/2	435 1/2	881
1862.	542	544	1,086
1863.	600 1/2	582 1/2	1,183

Avec les marchandises venues de France, ou envoyées à cette destination, qui n'ont subi qu'un simple transbordement dans les ports du Royaume-Uni, le mouvement général s'établit finalement comme il suit, d'après les documents anglais :

(Millions de francs.)

	A l'entrée du Royaume-Uni.	A la sortie du Royaume-Uni.	En total.
1860.	516	321	837
1861.	496	448 1/2	944 1/2
1862.	599	547 1/2	1,146 1/2
1863.	678 1/2	586 1/2	1,265

L'infériorité des totaux auxquels s'arrête le contrôle d'outre-Manche frappe, à première vue, dans la comparaison des importations du Royaume-Uni avec le mouvement correspondant des exportations

de France, comme dans celle des importations françaises avec les exportations britanniques, au commerce général. Il en résulte pour celui-ci, entre les données anglaises et françaises, une différence de 423 millions de francs ou 50 p. 100 en 1860, de 230 1/2 ou 25 p. 100 en 1861, de 343 1/2 ou 30 p. 100 en 1862 et de 467 ou 38 p. 100 en 1863, soit de 36 p. 100, si nous prenons la moyenne des quatre années; en autres termes, la somme des marchandises échangées entre les deux pays apparaît d'un bon tiers plus forte d'après l'estimation de nos douanes que d'après celle des douanes anglaises.

Dans la recherche des causes de cette inégalité, ne perdons pas de vue d'abord que notre commerce avec les îles de la Manche, voisines de nos côtes, et les établissements anglais de la Méditerranée, non compris dans le relevé britannique, n'est pas sans importance. Le manque de données certaines ne permet pas de le déterminer exactement; mais, quelque considérable qu'on le suppose, il ne peut ajouter beaucoup à la somme de nos échanges avec le Royaume-Uni même. Ajoutons qu'il faut reconnaître l'impossibilité matérielle d'arriver, par le contrôle de douane des deux pays, à des résultats parfaitement identiques. Comme la date de la réception diffère naturellement de celle de l'expédition des marchandises formant l'objet de leurs échanges mutuels, et qu'il y a lieu de faire non-seulement la part des risques de mer, mais aussi celle des autres cas dans lesquels un chargement peut être détourné de sa destination primitive, il est rare que les chiffres de l'importation et de l'exportation correspondent exactement de part et d'autre, même pour les quantités. Toutefois il y a beaucoup de chances de compensation et de nivellement des deux côtés, lorsqu'on étend les comparaisons sur une série d'années. Or, bien qu'il ne paraisse pas raisonnable d'admettre que des circonstances comme celles dont nous venons de faire mention puissent occasionner un écart de plusieurs centaines de millions entre les résultats du contrôle des douanes de deux pays aussi voisins que l'Angleterre et la France, ce n'en est pas moins un fait certain que ces inégalités se produisaient dès avant 1860 sur leurs états de commerce, sans qu'il s'y établît de compensation. On peut chercher ensuite à les expliquer par les taux d'évaluation différents appliqués aux mêmes marchandises; mais là n'est pas encore la clef de l'énigme. Ce n'est

qu'en poursuivant les investigations et en portant l'examen sur les chiffres accusés par les états, de part et d'autre, pour quelques-uns des principaux articles de notre commerce avec les ports britanniques d'Europe, que l'on parvient à mieux diriger cette recherche.

Voici ce que divers rapprochements nous apprennent à cet égard, dans le cercle des données fournies par les tableaux de 1862, auxquels nous nous arrêtons, pour épargner, autant que possible, au lecteur l'ennui du bagage de chiffres inséparable de notre argumentation:

MOUVEMENT GÉNÉRAL DE CERTAINES MARCHANDISES ENVOYÉES.

1° *Des ports britanniques en France.*

	RÉSULTATS COMPARÉS DU CONTRÔLE.			
	A l'entrée en France.		A la sortie du Royaume-Uni.	
	Quantités. — Kilog.	Valeurs. — Francs.	Quantités. — Kilog.	Valeurs. — Francs.
Soie et bourre de soie	3,281,640	175,447,000	2,480,219	125,792,000
Soieries	»	6,418,000	»	2,890,000
Châles et tissus de cachemire	»	11,705,000	»	5,785,000

2° *Des ports français aux ports britanniques.*

	A la sortie de France.		A l'entrée des ports du Royaume-Uni.	
	Quantités. — Kilog.	Valeurs. — Francs.	Quantités. — Kilog.	Valeurs. — Francs.
Soieries	2,191,403	237,949,000	»	132,825,000
Lainages	2,960,635	70,132,000	»	31,175,000
Cotonnades	»	12,340,000	»	11,260,000
Tissus de chanvre et de lin	»	2,377,000	»	440,000
Ouvrages en peau	»	29,215,000	»	22,008,000
Beurre	7,344,000	18,361,000	6,155,000	14,163,000
Œufs	13,803,000	17,254,000	»	11,372,000

Les années précédentes offrent des disparités semblables, encore plus fortement accusées en 1860, pour les mêmes articles et une foule d'autres qu'il serait trop long d'énumérer. Bornons-nous à faire ressortir les plus curieuses de ces anomalies, en passant légèrement sur les laines, le coton brut, la houille, le cuivre, les fers, les graines oléagineuses, les fils, lainages, cotonnades, toiles, etc., expédiés de la Grande-Bretagne en France, d'une part; ainsi que, de l'autre, sur les céréales, les sucres, les soies, les cotonnades, etc., expédiés des ports français aux ports britanniques. Les différences de quantité, plus ou moins sensibles, que présentent ces marchandises, s'expliquent en partie par l'intervalle qui sépare les arrivages des départs, en partie par les vicissitudes de la route; les différences de valeur, par le fret

qu'elles ont à supporter. Ne soyons pas trop rigoureux non plus pour les vins et les spiritueux, dont la quantité est sujette à varier en raison de la nature même de ces liquides. Mais, comment trouver l'explication de différences aussi fortes que celles qui résultent de la comparaison des chiffres consignés dans les états officiels des deux pays pour les soies importées en France par la voie d'Angleterre, ou pour les soieries, les lainages, les ouvrages en peau, le beurre et les œufs que nous envoyons dans les ports britanniques? Est-ce de Malte que nous aurions reçu cette quantité de plus de 800,000 kilogrammes de soie non enregistrés sur le tableau des exportations du Royaume-Uni? Comment se fait-il encore que l'orfèvrerie et la bijouterie, de transit en majeure partie, inscrites pour une valeur de plus de 45 millions de francs en 1860, de 24 ½ en 1861 et de plus de 30 en 1862, sur nos états de sortie, que la mercerie et les boutons, les effets d'habillement et la lingerie, qui y ont figuré, en cette dernière année, les uns pour près de 32, les autres pour plus de 11 millions de francs, ne se retrouvent qu'avec des chiffres presque exigus sur les états d'importation du Royaume-Uni? Les expéditions d'articles de prix échappent-elles, comme on l'a constaté pour l'horlogerie, en si grand nombre au contrôle, et celui-ci serait-il à considérer comme illusoire, pour tout ce qui n'est pas marchandise encombrante? C'est une question que l'on est amené forcément à s'adresser, en constatant que la France déclare avoir expédié, en 1862, aux ports britanniques pour 238 millions de francs de soieries et pour près de 85 millions d'autres tissus d'origine diverse, et que la Grande-Bretagne, de son côté, ne reconnaît avoir reçu de nos ports que pour 175 millions de francs d'étoffes de toute sorte, chiffre auquel les transbordements, dont il faut tenir compte, n'ajouteraient pas 50 millions, même en supposant la totalité des articles de manufacture venus de France et transbordés, en cette année, dans les ports du Royaume-Uni, exclusivement formée de tissus. Ces contradictions de la statistique des douanes soulèvent des doutes qu'une enquête minutieuse pourrait seule éclaircir. Il ne nous appartient d'avancer ici que des points d'interrogation. La conjecture la mieux appuyée de probabilité que l'on puisse émettre, en ce qui touche les différences portant sur les soieries et les lainages d'envoi

de nos ports, c'est que le contrôle des douanes anglaises sur les transbordements, auxquels ne s'attache aucun intérêt fiscal et qui, pour le faire remarquer en passant, se composent en majeure partie de marchandises destinées aux États-Unis, pourrait bien être très-défectueux.

On aurait ainsi découvert le nœud de la difficulté à résoudre. Dans l'examen d'une autre conjecture, en faveur de laquelle militent quelques apparences, on pourrait admettre aussi que la douane anglaise, fondant son contrôle sur les certificats d'origine ou sur la destination réelle des marchandises, n'attribue au commerce avec la France que les objets portés chez nous sur le compte du commerce spécial, à l'exclusion de tout ce qui concerne le transit. Les résultats de la comparaison des chiffres que présentent les relevés statistiques des deux pays pour certains articles, tels que les soies fournies par l'Angleterre à nos manufactures ou les soieries françaises envoyées outre-Manche, ne repoussent pas cette version, mais elle s'évanouit devant la considération qu'on ne comprend pas, dans cette hypothèse, où passeraient, sur les tableaux du commerce britannique, les soies destinées à la Suisse ou les étoffes et rubans de soie de Zurich et de Bâle, marchandises de transit inséparables du mouvement commercial avec la France, et pour lesquelles il n'y a pas de place ailleurs, la Suisse ne figurant point sous une rubrique distincte dans le contrôle britannique. On voit que les doutes, en se multipliant, appellent de plus en plus l'attention sur la gravité d'un désaccord qui trahit de toutes parts le manque d'homogénéité dans les bases mêmes de l'organisation actuelle du contrôle des échanges entre les deux pays.

En présence de ces incertitudes, c'est aux données des tableaux français que nous nous en tiendrons, dans l'exposé du développement de notre commerce avec les ports britanniques. L'occasion de procéder à la contre-épreuve, par la comparaison des résultats de notre contrôle avec les chiffres correspondants des tableaux anglais, pour les principales marchandises, se représentera au livre V, où toutes les questions relatives au mouvement de celles-ci reparaîtront sur le premier plan.

Voici les moyennes de l'ensemble de nos échanges de produits, sans le numéraire et les métaux précieux en lingots, avec la Grande-Bretagne et tous ses domaines d'Europe, depuis 1827 :

Moyennes annuelles des périodes.	COMMERCE GÉNÉRAL. Importation.	Exportation.	Totaux.
—	—	—	—
	(Valeurs officielles en millions de francs.)		
1827-1836	38.5	106.5	145.0
1837-1846	123.7	145.1	268.8
1847-1856	165.7	333.0	498.7
	(Valeurs réelles.)		
	173.8	383.7	557.5
1857-1861	442.3	665.0	1,107.3
1862.........	656.1	834.2	1,490.3
1863.........	691.8	1,039.8	1,731.6

Moyennes.	COMMERCE SPÉCIAL. Mise en consommation.	Produits français exportés.	Totaux.
—	—	—	—
	(Valeurs officielles en millions de francs.)		
1827-1836	22.2	65.4	87.6
1837-1846	80.4	97.2	177.6
1847-1856	110.2	239.7	349.9
	(Valeurs réelles.)		
	126.9	279.7	406.6
1857-1861	321.5	491.9	813.4
1862.........	525.7	619.5	1,145.2
1863.........	592.6	799.6	1,392.2

Quoi qu'il en soit des différences entre les évaluations de la statistique des deux pays, un accroissement prodigieux dans leurs échanges mutuels, depuis une douzaine d'années surtout, est incontestable.

Si la somme de ceux-ci, d'après les documents français, avait déjà doublé de 1827 à 1847, et même augmenté de plus de 160 p. 100, au commerce spécial, on l'a encore vue quintupler presque, depuis lors jusqu'à l'année de la conclusion du traité de commerce, ce qui la portait, dès 1860, au décuple du chiffre de 1827, et dénotait, au commerce spécial en particulier, une augmentation plus forte encore, dans le rapport de 1 à 12 ½. De 1854 à 1860, nous trouvons un accroissement de 201,491,000 à 454,142,000 fr., soit de 125 p. 100 sur l'importation générale des ports anglais d'Europe en France, et de 536,644,000 à 806,387,000 fr., soit de 50 p. 100 sur l'exportation générale de France à destination de ces ports, d'après notre propre contrôle, tandis que, d'après les tableaux anglais, la valeur de ces échanges ne se serait accrue, il est vrai, dans la même période, que de 6,440,000 liv. st. à 12,827,000, soit de 99 p. 100, pour les envois du Royaume-Uni en France, et de 14,308,000 liv. st. à 20,664,000, soit de 44 ½ p. 100, pour ceux de la France aux ports d'outre-Manche, y compris les marchandises transbordées dans ces ports. A l'égard de l'exportation des produits

nationaux en particulier, la proportion d'accroissement, de 1854 à 1860, a été de 65 ½ p. 100 quant aux produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni expédiés en France, et de 68 p. 100 quant aux produits français envoyés aux ports britanniques d'Europe, c'est-à-dire presque la même de part et d'autre; mais antérieurement déjà, depuis 1827, l'importance de ces envois respectifs s'était, de part et d'autre aussi, accrue dans le rapport de 1 à 7 pour le moins.

Dans toute la période écoulée de 1847 à 1860, la continuité du progrès, pour l'ensemble de nos échanges avec l'Angleterre, ne subit des interruptions passagères qu'en 1854 et en 1858, sous l'influence de l'encombrement de marchandises qu'avait produit la crise de l'année précédente, crise qui arrêta et fit temporairement fléchir les importations d'Angleterre en France, comme l'avaient fait aussi les désordres de la révolution de février 1848 et les incertitudes de la situation politique de 1851 jusqu'au coup d'État. Dans les exportations de France pour les ports anglais, il y eut un temps d'arrêt et de déclin de 1854 à 1855; elles ne reprirent véritablement leur élan qu'en 1859. Mais, pour l'Angleterre bien plus encore, le débouché, celui des provenances britanniques surtout, s'était réduit en France, par suite de la crise de 1857, ce qui explique l'ardeur avec laquelle on poussait, de l'autre côté de la Manche, à l'ouverture des négociations qui aboutirent au traité du 23 janvier 1860.

Ce traité, dont nous avons parlé longuement, au tome Ier, et sur les résultats duquel doit se concentrer maintenant tout l'intérêt de cet aperçu, était partiellement appliqué depuis le second semestre 1860, mais n'entra, comme on sait, pleinement en vigueur que du 1er octobre 1861 au 1er octobre 1864. C'est donc l'année 1859 qu'il faut prendre pour point de départ de comparaisons qui permettent de juger de ses effets, un moment contrariés par un événement imprévu, la guerre d'Amérique, dont la première conséquence, la crise cotonnière, pèse encore sur l'industrie européenne, après avoir fait subir, par contre-coup, en 1861, à notre commerce avec l'Angleterre même, une dépression considérable, mais heureusement passagère; car, dès l'année suivante, le mouvement de nos échanges avec cette contrée, celui de nos exportations surtout, reprit un nouvel essor, plus puissant que jamais, dont témoignent en particulier les relevés suivants :

ÉTAT C

DU MOUVEMENT DES PRINCIPAUX ARTICLES DU COMMERCE D

D'APRÈS LES

1° IMP

		MOUVEMENT GÉNÉRAL			
		1859.	1860.	1861.	1862
Soie et bourre de soie	Kilogr.	2,595,000	2,662,000	2,871,000	3,282,
Laines de toute sorte	—	8,954,000	12,970,000	15,081,000	11,303,
Coton en laine	—	2,895,000	5,583,000	5,455,000	26,830,
Lin teillé et étoupes	—	2,531,000	464,000	926,000	212,
Jute en brins ou teillé	—	»	»	5,155,000	4,527,
Poils de toute sorte	—	97,000	158,000	140,000	189,
Fils de coton	—	325,000	568,000	974,000	1,658,
— laine	—	83,000	74,000	168,000	568,
— poil de chèvre	—	377,000	358,000	354,000	191,
— lin et chanvre	—	400,000	351,000	593,000	398,
— jute	—	»	1,317,000	355,000	154,
Lainages	Francs.	21,485,000	25,729,000	26,515,000	42,069,
Cotonnades	—	9,702,000	11,273,000	16,817,000	18,598,
Soieries	—	4,071,000	4,042,000	4,516,000	6,418,
Tissus, passementerie et rubans de lin, de chanvre ou de jute	—	2,849,000	3,031,000	4,290,000	5,369,
Châles et tissus de cachemire	—	6,173,000	7,115,000	16,197,000	11,705,
Houille crue et carbonisée	Tonnes.	1,465,000	1,335,000	1,455,000	1,452,
Fer, fonte et acier	—	81,883	81,732	159,112	261,
Cuivre pur et allié	—	5,584	7,694	5,610	7,
Étain	—	1,274	1,352	1,261	1,
Outils et ouvrages en métaux	Francs.	2,023,000	2,627,000	5,480,000	11,789
Machines et mécaniques	—	5,931,000	4,042,000	9,381,000	11,066
Peaux brutes	Kilogr.	2,799,000	3,834,000	4,194,000	2,760
Pelleteries	Francs.	1,092,000	1,807,000	1,032,000	1,063
Graines oléagineuses	Tonnes.	22,200	29,100	18,400	9,
Huiles fixes	—	9,100	16,800	13,500	9,
Céréales	Quint.m.	120,500	»	1,743,500	162
Farine de froment	—	»	»	275,000	»
Riz	Tonnes.	9,300	6,700	12,300	3,
Viandes fraîches et salées	—	3,600	»	»	3,
Café	Kilogr.	241,000	1,842,000	1,719,000	4,978
Indigo	—	168,000	332,000	245,000	189,
Cochenille	—	53,000	55,000	129,000	97,
Poteries et verreries	Francs.	»	»	760,000	1,882
Papier, livres et gravures	—	735,000	789,000	1,085,000	1,353

1. Représentant en 1862 une valeur réelle de 8,174,000 fr. au commerce général et de 7,264,000 fr. au commerce sp

…RATIF

…NCE AVEC LES PORTS BRITANNIQUES D'EUROPE DEPUIS 1859,

…EAUX FRANÇAIS.

…TIONS.

…NTREPÔT.	MISE EN CONSOMMATION.					
1863.	1859.	1860.	1861.	1862.	1863.	1864[2].
…607,000	1,914,000	1,960,000	2,055,000	2,204,000	2,379,000	1,820,000
…475,000	9,001,000	12,383,000	14,867,000	11,219,000	17,417,000	18,172,000
…343,000	1,399,000	1,873,000	3,670,000	24,367,000	27,198,000	25,149,000
…417,000	2,598,000	437,000	979,000	212,000	1,417,000	1,115,000
…349,000	»	»	5,366,000	4,531,000	6,349,000	10,689,000
159,000	96,000	172,000	141,000	182,000	136,000	112,000
…477,000 f)	53,000	41,000	611,000	1,630,000[1]	(4,892,000 f)	(4,714,000 f)
…788,000	2,200	3,100	98,000	507,000	736,000	692,000
…167,000	377,000	358,000	354,000	190,000	167,000	196,000
…754,000	163,000	130,000	525,000	362,000	683,000	308,000
»	»	1,037,000	346,000	146,000	»	2,000
…173,000	112,000	117,000	15,988,000	34,316,000	24,697,000	25,385,000
…326,000	18,000	19,000	8,217,000	12,351,000	6,519,000	7,162,000
…070,000	486,000	496,000	833,000	1,828,000	2,486,000	3,708,000
…554,000	1,041,000	893,000	3,668,000	3,901,000	3,374,000	3,307,000
…558,000	4,764,000	3,836,000	5,773,000	6,597,000	5,706,000	5,082,000
…321,000	1,182,000	1,184,000	1,312,000	1,309,000	1,211,000	1,247,000
…185,464	29,858	22,609	112,427	219,821	139,000	31,113
13,522	5,478	7,118	5,763	7,526	13,058	10,754
1,397	1,247	1,261	1,257	1,648	1,893	2,260
…952,000	953,000	968,000	4,362,000	10,031,000	7,306,000	5,765,000
…823,000	3,476,000	8,169,000	8,476,000	9,667,000	9,555,000	9,828,000
…026,000	1,884,000	2,906,000	3,795,000	2,640,000	3,535,000	2,749,000
…116,000	903,000	1,614,000	950,000	994,000	1,006,000	1,617,000
15,400	4,100	14,400	10,500	2,100	2,200	3,300
6,700	7,600	14,700	13,300	9,700	6,600	9,200
…266,000	113,800	»	1,646,500	167,000	173,000	20,000
»	»	»	282,000	13,000	17,000	800
14,900	8,800	4,300	10,200	4,100	11,700	4,100
4,800	1,300	»	»	3,100	4,900	1,400
…210,000	43,000	1,293,000	1,541,000	4,003,000	5,181,000	5,208,000
149,000	500	219,000	175,000	145,000	59,000	125,000
153,000	33,000	48,000	95,000	88,000	141,000	75,000
…877,000	»	»	574,000	1,791,000	1,831,000	1,278,000
…739,000	635,000	587,000	919,000	1,299,000	1,657,000	1,357,000

…hiffres sujets à révision, publiés par l'administration des douanes.

Voici maintenant les données correspondantes des tableaux anglais, pour
cation des marchandises :

PRINCIPALES EXPORTATIONS ET RÉ

	PRODUITS DU ROYAUME-UNI EXPORTÉS				
	1859.	1860.	1861.	1862.	18
Soie moulinée . . . . . . Liv. angl.	521,000	437,000	406,000	525,000	406,
Laine anglaise . . . . . . —	6,170,000	7,605,000	10,605,000	5,133,000	4,436,
Fils de coton . . . . . . —	360,000	534,000	1,702,000	1,899,000	960,
— laine . . . . —	832,000	1,104,000	1,181,000	1,693,000	1,845,
— lin . . . . —	767,000	573,000	1,244,000	886,000	1,546,
Lainages . . . . Liv. st.	243,286	293,639	1,036,400	1,818,913	1,418,
Cotonnades. . . . . —	222,383	248,261	561,881	738,637	556,
Soieries . . . . —	44,039	60,124	117,707	75,640	121,
Tissus de lin. . . . . . . —	68,743	63,582	184,588	204,690	191,
Houille. . . . . Tonn. angl.	1,391,000	1,352,000	1,452,000	1,443,000	1,306
Fer brut et ouvré. . . . . —	82,713	80,633	162,580	267,847	184
Cuivre brut et ouvré . . . Quint. angl.	90,320	101,606	61,770	78,669	187
Étain brut . . . . —	21,423	17,980	16,698	18,730	26
Grosse quincaillerie et coutellerie. . . . . . . Liv. st.	95,479	118,265	201,410	194,371	13
Machines . . . . —	199,402	171,020	361,982	352,742	36
Huile de lin . . . . Gallons.	1,363,000	2,720,000	2,365,000	1,678,000	97
Froment . . . . Quarters.	3,919	1,755	336,323	6,365	3
Farine de froment . . . . Quint. angl.	»	8	87,541	945	
Poterie. . . . . Liv. st.	5,706	7,377	21,518	54,359	5

r les comparaisons autant que le permettent les différences dans la classifi-

… DU ROYAUME-UNI POUR FRANCE.

		PRODUITS ÉTRANGERS ET COLONIAUX RÉEXPORTÉS.				
		1859.	1860.	1861.	1862.	1863.
… grège et moulinée						
… l'Orient	Liv. angl.	1,690,000	2,965,000	3,675,000	4,759,000	3,428,000
… coloniale	—	12,215,000	15,718,000	22,013,000	19,269,000	31,537,000
… en laine	Quint angl.	66,824	116,329	111,495	546,773	581,126
… teillé et peigné	—	12,082	1,509	17,666	3,020	9,631
… teillé et peigné	—	15,989	49,694	92,159	96,162	162,491
… de soie	—	1,362	1,453	829	1,708	825
… d'Orient	Liv. st.	21,122	24,987	33,632	39,977	31,680
… de cachemire et … poils	—	110,232	137,995	177,656	231,404	92,793
… de l'Inde	Quint.angl.	4,621	5,478	5,712	11,766	14,098
… bruts	—	30,778	32,780	11,624	10,215	29,775
… de coco et de palme	—	30,155	23,903	20,305	13,142	30,125
… de graines	Tonn.angl.	780	2,252	261	88	62
… oléagineuses	Quarters.	124,000	152,000	89,000	41,000	120,000
… des entrepôts	—	60	185	210,850	8,293	11,220
… des entrepôts	Quint.angl.	»	747	255,681	119	8,207
… jambons, porc salé, …	—	36,164	293	645	37,827	70,469
…	—	153,048	188,320	256,559	99,209	331,349
…	Liv. angl.	481,000	4,075,000	3,889,000	11,387,000	13,393,000
…	Quint.angl.	1,747	6,832	4,780	3,323	2,671
…nille	—	768	727	1,403	1,470	2,594

		MOUVEMENT GÉNÉ			
		1859.	1860.	1861.	186
Soieries	Francs.	241,113,000	220,046,000	187,966,000	237,949
Lainages	—	45,183,000	59,579,000	49,411,000	70,132
Cotonnades	—	14,366,000	14,555,000	9,353,000	12,340
Tissus, passementerie et rubans de lin ou de chanvre	—	4,551,000	3,617,000	2,311,000	2,377
Vêtements et lingerie	—	7,871,000	9,227,000	8,292,000	11,143
Modes et fleurs artificielles	—	2,568,000	2,164,000	2,055,000	3,242
Plumes de parure	—	4,439,000	5,018,000	4,201,000	6,524
Nattes et tresses de paille	—	2,669,000	4,540,000	»	4,169
Peaux préparées	—	46,458,000	45,714,000	34,671,000	15,030
Ouvrages en peau ou en cuir	—				29,215
Mercerie et boutons	—	23,203,000	19,410,000	17,262,000	31,989
Orfèvrerie et bijouterie	—	22,895,000	45,024,000	24,599,000	30,278
Horlogerie	—	14,377,000	10,481,000	6,886,000	9,878
Soie et bourre de soie	Kilogr.	757,000	719,000	915,000	1,156
Laines et déchets	—	705,000	1,941,000	905,000	2,723
Lin teillé et étoupes	—	1,352,000	1,352,000	1,013,000	3,557
Garance	—	4,215,000	2,740,000	2,157,000	2,472
Garancine	—	892,000	419,000	750,000	1,131
Corail	Francs.	2,287,000	2,053,000	1,267,000	973
Céréales	Quint.m.	3,152,000	2,138,000	489,000	1,119
Farine de froment	—	1,494,000	1,006,000	217,000	470
Bestiaux et porcs	Têtes.	42,328	42,957	38,101	31
Viandes	Kilogr.	1,249,000	1,460,000	1,240,000	1,276
Beurre salé	—	4,049,000	8,010,000	7,301,000	7,344
Œufs de volaille et de gibier	—	11,076,000	12,748,000	12,957,000	13,803
Poisson mariné ou à l'huile	Francs.	2,335,000	2,008,000	2,809,000	2,408
Fruits de table et oléagineux	—	3,036,000	3,555,000	8,802,000	6,315
Légumes secs	Quint.m.	127,000	159,000	24,000	81
Graines à ensemencer	—	51,000	74,000	49,000	65
Huiles de toute sorte	—	54,000	46,000	36,000	32
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs	Hectol.	134,000	74,000	80.000	87
Vins	—	67,400	134,700	119,000	125
Sucre brut de betterave et autre	Kilogr.	9,410,000	29,344,000	3,379,000	17,237
Tourteaux de graines oléagineuses	—	12,652,000	24,437,000	30,150,000	34,254
Outils et ouvrages en métaux	Francs.	4,979,000	12,616,000	9,843,000	10,422
Poteries et verreries	—	4,424,000	4,194,000	3,554,000	4,123
Papier, livres et gravures	—	4,820,000	5,099,000	4,382,000	6,708

1. Chiffres sujets à révision, publiés par l'administration des douanes.

…TIONS.

…SORTIE. 1863.	PRODUITS FRANÇAIS EXPORTÉS. 1859.	1860.	1861.	1862.	1863.	1864[1].
…20.000	163,293,000	156,514,000	122,883,000	154,092,000	180,802,000	190,121,000
…480.000	39,178,000	53,688,000	45,035,000	65,374,000	86,311,000	95,026,000
…392.000	5,742,000	5,205,000	3,074,000	5,212,000	14,733,000	11,230,000
…1,440,000	3,332,000	2,842,000	1,934,000	1,952,000	3,926,000	2,488,000
…456.000	6,833,000	6,958,000	7,009,000	9,571,000	11,882,000	14,032,000
…451.000	2,543,000	2,134,000	1,972,000	3,213,000	5,636,000	7,984,000
…885.000	4,434,000	5,001,000	4,183,000	6,373,000	4,843,000	4,641,000
…899.000	211,000	125,000	»	133,000	453,000	»
…850.000	42,616,000	42,461,000	33,328,000	13,371,000	19,029,000	21,200,000
…113.000				28,747,000	36,924,000	42,405,000
…250.000	22,571,000	19,056,000	16,804,000	31,535,000	40,871,000	52,401,000
…513.000	4,858,000	6,139,000	3,527,000	3,122,000	2,589,000	2,904,000
…291.000	1,023,000	1,021,000	940,000	1,798,000	3,105,000	3,981,000
…18.000	242,000	230,000	230,000	606,000	907,000	725,000
…44.000	447,000	1,823,000	846,000	2,591,000	1,623,000	2,409,000
…24.000	752,000	1,125,000	938,000	3,557,000	2,424,000	1,646,000
…47.000	3,656,000	1,658,000	1,941,000	2,472,000	3,747,000	4,218,000
…85.000	892,000	416,000	750,000	1,131,000	1,185,000	1,364,000
…74.000	901,000	488,000	400,000	480,000	753,000	308,000
…035.000	2,833,000	1,817,000	316,000	756,000	1,305,000	990,000
	1,446,000	804,000	94,000	13,000		
…33.116	42,325	42,950	38,099	31,499	33,017	65,107
…64.000	910,000	1,345,000	1,150,000	1,014,000	1,073,000	1,190,000
…48.000	4,044,000	8,007,000	7,167,000	7,343,000	7,647,000	10,750,000
…63.000	11,071,000	12,748,000	12,955,000	13,800,000	18,363,000	22,094,000
…61.000	2,335,000	2,008,000	2,809,000	2,408,000	4,148,000	3,105,000
…74.000	2,983,000	3,278,000	8,635,000	6,188,000	19,057,000	15,258,000
…08.000	127,000	157,000	22,000	81,000	108,000	115,000
…42.000	51,000	74,000	49,000	65,000	62,000	99,000
…61.000	9,500	6,500	8,000	8,000	21,000	15,000
…66.000	133,500	71,500	78,000	86,000	105,000	148,500
…36.000	66,500	132,400	118,000	124,000	134,000	156,000
…91.000	9,410,000	19,268,000	2,246,000	8,008,000	9,128,000	5,412,000
…44.000	12,412,000	24,437,000	30,058,000	34,254,000	22,344,000	26,198,000
…91.000	4,396,000	6,119,000	4,921,000	7,163,000	9,831,000	8,489,000
…77.000	4,398,000	4,128,000	3,211,000	3,740,000	4,822,000	5,571,000
…69.000	4,728,000	5,013,000	3,962,000	6,541,000	7,304,000	8,684,000

D'après les états anglais les chiffres de ces envois s'établissent ainsi:

PRINCIPAUX ARTICLES EXP

	PRODUITS NATURELS.				
	1859.	1860.	1861.	1862.	18
Soies . . . . Liv. angl.	823,000	374,000	420,000	546,000	1,46
Bourre de soie . . . . . . Quint.angl.	9,703	9,333	14,621	16,962	1
Laines et déchets. . . . . Liv. angl.	1,313,000	931,000	2,123,000	6,836,000	3,26
Lin teillé et peigné. . . . Quint.angl.	29,771	25,821	20,579	70,892	48
Garance moulue et racines . . . . —	83,114	35,512	44,992	46,474	72
Garancine . . . . —	18,343	8,440	11,546	22,474	20
Céréales.					
Froment . . . . Quarters.	1,096,672	552,602	180,903	224,835	34
Orge . . . . —	231,396	137,250	66,565	289,394	492
Avoine . . . . —	25,931	19,614	2,555	11,877	97
Maïs . . . . —	55,153	150,159	17,492	3,077	10
Autres grains. . . . . . . —	22,119	15,652	402	7,110	25
Farine de froment . . . . Quint.angl.	2,698,186	1,751,043	460,775	790,040	1,367
Fèves. . . . . Quarters.	47,248	70,845	20,631	25,096	48
Gros bétail et veaux . . . Têtes.	6,010	7,142	5,954	3,297	3
Beurre . . . . Quint.angl.	36,854	99,022	143,045	121,162	135
Œufs . . . . Liv. st.	293,588	399,648	438,275	454,864	563
Poisson, mariné ou à l'huile. . . . . —	26,695	22,124	84,124	72,405	118
Pommes crues . . . . . . —	31,360	20,339	90,663	43,788	79
Graines à ensemencer . . Quint.angl.	92,000	123,000	91,000	110,000	106
Huile de colza . . . . . . Tonn.angl.	4,158	3,433	990	1,542	3
Huile d'olive. . . . . . . —	318	1,119	1,516	311	
Eau-de-vie de vin . . . . Gallons.	3,956,000	2,222,000	1,974,000	2,199,000	2,911
Vins. . . . . —	1,011,000	2,445,000	2,188,000	2,245,000	2,187
Sucre brut. . . . . Quint.angl.	180,981	547,669	63,591	347,522	204
Tourteaux . . . . Tonn. angl.	11,981	19,823	31,706	31,857	20

Les marchandises qui n'ont fait qu'emprunter la voie d'Angleterre, pou
ci-dessus.

…DANS LE ROYAUME-UNI.

		PRODUITS MANUFACTURÉS.				
		1859.	1860.	1861.	1862.	1863.
…ries	Liv. st.	1,732,928	2,278,430	4,902,582	5,313,001	5,214,619
…ages	—	607,609	1,049,347	1,057,837	1,247,021	1,357,909
…tonnades	—	371,774	384,251	399,210	450,397	553,602
…tistes et linons	—	22,639	20,928	12,121	9,132	9,063
…deries	—	67,761	63,770	48,550	25,035	34,877
…telle	—	22,364	24,487	37,847	51,515	57,685
…apeaux de paille	—	69,864	46,917	31,184	60,155	88,719
…eurs artificielles	—	97,273	113,388	275,092	346,101	302,156
…lles et tresses de paille, de sparte, etc.	—	125,192	182,530	90,178	85,943	113,118
…rs tannés et préparés.	—	122,178	109,535	89,439	142,249	177,660
…erie	—	111,002	139,013	138,897	151,427	152,180
…	—	487,775	566,069	646,216	728,876	849,224
…x de chevreau préparées	—	88,997	44,087	18,667	12,030	20,732
…es et clous jaunes	—	56,041	51,406	42,094	43 877	51,732
…tres	—	210,738	334,825	321,400	258,409	250,423
…les	—	90,226	136,387	161,456	146,958	188,909
…ces	—	23,008	34,751	81,508	102,280	87,729
…s et autres ouvrages en fer ou en acier	—	6,916	4,056	24,483	55,360	66,004
…laine et autres poteries	—	40,091	49,805	79,038	78,335	106,609
…rie autre que bouteilles	—	28,227	26,914	57,315	77,335	93,766
…s	—	33,443	31,392	36,537	36,742	44,516
…ins et gravures	—	22,973	27,393	12,268	16,153	15,828
…iers de tenture et …res	—	26,189	30,201	33,902	55,396	87,565

…bordement à d'autres destinations, ne sont pas comprises dans les chiffres

A l'importation d'Angleterre en France, parmi les produits dont la valeur n'est pas indiquée, ou dont il n'est fait aucune mention sur les relevés qui précèdent, les soies sont entrées dans la consommation française, en 1863, pour près de 119 millions de francs, le coton pour 126 $^1/_2$ millions, les laines pour près de 60, les fers, fontes et aciers pour moins de 19 (plus de 33 en 1862), la houille pour près de 22, le cuivre pour près de 29, les huiles pour près de 8, les outils et ouvrages en métaux pour moins de 7 $^1/_2$ (plus de 10 en 1862), le café pour près de 10 $^1/_2$; les embarcations ou bâtiments de mer, d'une capacité de 8,746 tonneaux, vendus par les armateurs ou constructeurs anglais à nos ports, et qui ne figurent pas sur les états anglais, pour plus de 6 $^1/_2$ (7 $^1/_2$ en 1862); les fils de laine pour près de 9, les peaux brutes pour près de 8, l'étain pour plus de 6, les viandes fraîches et salées pour près de 6, les fils de lin et de chanvre pour 5 $^1/_4$. Puis, les chiffres, toujours au commerce spécial, approchent de 5 millions de francs pour les céréales, le jute et les fils de poil de chèvre, et varient entre 3 et 4 pour le lin, le riz et l'ivoire, entre 2 et 3 pour l'essence de houille, les graines à ensemencer, le caoutchouc et la gutta-percha, entre 1 et 2 pour les poils, les soudes, les aiguilles à coudre, les écorces de quinquina et le camphre, les ouvrages en caoutchouc et gutta-percha, les peaux préparées, les matériaux à bâtir, tels que le ciment anglais, les chevaux, le pétrole et l'huile paraffine, l'indigo et la cochenille. Les chiffres n'atteignent pas un million pour les graines oléagineuses, les acides, les pierres et terres servant aux arts et métiers, les vêtements et pièces de lingerie, les perles fines, l'écaille de tortue, les résineux exotiques et les vins, l'orfévrerie, la bijouterie et l'horlogerie anglaises, ni même un demi-million pour la nacre de perle, le cacao, la vanille, le tabac en feuilles, le plomb, le zinc, etc., livrés à notre consommation par le commerce britannique. Les œufs de ver à soie, lors de la maladie de ce ver, et le guano pour engrais, avaient aussi formé, dans quelques années précédentes, l'objet d'achats plus ou moins considérables de notre part.

Parmi les produits français envoyés sur le marché britannique en 1863, nos vins figuraient pour 33,073,000 fr. et nos eaux-de-vie et esprits même pour 38,834,000, le beurre pour 20,264,000, les œufs

pour 22,954,000, les céréales pour 21,024,000, les soies pour 26,575,000, la résine pour 19,778,000, les laines, déchets et laines vieilles pour 6,972,000 (9,442,000 en 1862), les graines à ensemencer pour 7,412,000, les tourteaux pour 4,661,000 (7,410,000 en 1862), les poils de toute sorte pour 10,640,000, le sucre brut indigène pour 5,933,000, le sucre raffiné pour 6,622,000, le sulfate de quinine pour 4,748,000, les légumes secs pour 4,871,000, les bestiaux de toute espèce pour 5,205,000, le lin teillé et les étoupes pour 4,242,000. Quant aux autres articles français, les chiffres de l'exportation ont varié entre 3 et 4 millions de francs pour les pommes de terre, la garance, la garancine, les huiles, etc., entre 2 ½ et 3 pour le cuivre et le minerai de cuivre, entre 1 et 2 pour la parfumerie, la vannerie, les instruments de musique, les ouvrages en caoutchouc et en gutta-percha, l'or battu et filé, les viandes fraîches et salées, les peaux brutes, les bois communs, etc. Les médicaments, les meubles, les couleurs, le houblon, etc., n'ont pas atteint un million de francs.

Les articles qui alimentent le plus largement le transit et les entrepôts sont, de la part de l'Angleterre, les soies, le coton brut, des tissus de toute espèce, les châles de cachemire, les fers, etc., à destination de la Suisse, de l'Allemagne, de la Belgique et de l'Italie; de la part de la France, à destination de l'Angleterre, les soies et soieries, l'orfévrerie, la bijouterie et l'horlogerie, les étoffes de coton et de laine, les nattes et tresses de paille, l'huile d'olive, le houblon, etc., provenant de ces différentes contrées, les blés et farines, le sucre et les peaux brutes de nos entrepôts. Il faut mentionner, en outre, comme un fait exceptionnel, qui s'explique par la spéculation sur les cotons, pendant la crise, le renvoi de 2,542,000 kilogrammes de cette matière première, représentant une valeur de 9,658,000 fr., sur le marché anglais, en 1862, et de 878,000 kilogrammes, évalués à 4,215,000 fr., en 1863.

Mais écartons le transit, pour ne nous occuper que des opérations de notre commerce propre avec les ports britanniques, qui se sont élevées, sous le régime du traité, de 278 millions de francs en 1859, à 592 ½ en 1863, pour les articles entrés dans notre consommation,

et de 591 ½ à 799 ½ dans le même intervalle, pour l'exportation des produits français. Ces chiffres se répartissaient ainsi :

1° *A l'importation en France:*

	1859.	1862.	1863.
	Francs.	Francs.	Francs.
Denrées	12,208,000	25,110,000	33,937,000
Matières premières	249,958,000	401,006,000	475,532,000
Objets manufacturés	16,059,000	99,540,000	83,177,000
Totaux	278,225,000	525,656,000	592,646,000

2° *A l'exportation de France:*

Produits naturels	282,201,000	261,759,000	333,169,000
Produits manufacturés	309,076,000	357,766,000	466,445,000
Totaux	591,277,000	619,525,000	799,614,000

La progression a été constante à l'importation, tandis qu'à l'exportation de France, elle avait subi, en 1861, un recul expliqué plus haut. Dans les envois d'outre-Manche pour la consommation française, on constatait jusqu'en 1862 un accroissement considérable sur les fils de coton et de laine, les tissus de toute espèce, les lainages principalement, les fers et autres métaux bruts et ouvrés, les machines, la houille, etc., ainsi que sur les matières premières des industries textiles. Il devait en être ainsi après l'affranchissement des principales de ces matières, à l'entrée en France, et la levée des prohibitions sur les articles de manufacture anglaise. Mais, en 1863, l'augmentation, loin de persister sur ceux-ci, s'est changée en diminution, et n'a continué à progresser que sur les denrées et les matières premières.

En somme, la totalité même des envois de produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni se serait, d'après les états du *Board of trade*, élevée de 119 millions de francs, en 1859, à 230 ½ en 1862, et aurait ainsi presque doublé en quatre ans, mais pour rétrograder, l'année suivante, à 216 ½ millions. Ainsi, l'industrie française n'a pas eu sujet de se plaindre de cette invasion tant redoutée du marché français par les produits des manufactures britanniques, dont la concurrence n'a pas dépassé les proportions d'une demande très-raisonnable, qui ne s'est même pas soutenue en 1863. Le fantôme s'est évanoui. Des deux côtés de la Manche, l'habitude et les préférences, dérivant du goût national, ont conservé leur empire et exercé

leur pouvoir modérateur sur les entraînements de la spéculation. L'excellente faïence anglaise commence à obtenir, en France, une faveur méritée, sans que nos fabricants de porcelaine s'en alarment.

En général, ce sont les marchandises d'entrepôt et de transit, le coton, les soies de Chine, les laines coloniales, les cafés, qui ont le plus largement profité des facilités de débit que le commerce britannique a obtenues pour ses exportations sur le marché français. On peut dire que, jusqu'à présent, les résultats du traité ont mis beaucoup plus en relief, chez nous, l'habileté mercantile et la supériorité maritime de nos voisins que leur supériorité industrielle. Londres et Liverpool tendent, en effet, de plus en plus, depuis la crise cotonnière, à devenir, pour la France elle-même, les grands marchés d'approvisionnement en produits des autres parties du monde.

La France tire de la houille et du fer de presque tous les ports à charbon de la côte nord-est de l'Angleterre, tels que Newcastle, Shields, Sunderland, Blyth, Middlesborough, Hartlepool, Seaham et Stockton, ainsi que de Hull, Grimsby et Goole, dans le Yorkshire; des ports gallois de Llanelly, Cardiff et Swansea, sur le canal de Bristol; de Liverpool, dans le Lancashire, et de Glasgow et Grangemouth, en Écosse. Il est seulement à regretter que ce ne soit pas notre propre marine, mais le pavillon anglais qui bénéficie du fret des $^9/_{10}$ des houilles de Newcastle et des $^5/_6$ de celles de Sunderland, chargées pour France, la plupart de nos caboteurs de la Manche trouvant les ports voisins du pays de Galles plus à leur portée, pour ces chargements, que les ports éloignés du Northumberland, où les armateurs de navires d'une forte capacité trouveraient cependant beaucoup mieux leur compte.

En reportant ses regards sur la marche de l'exportation française pour les ports britanniques, on trouve que l'accroissement a porté tout entier sur les produits de nos manufactures et qu'elles ont soutenu, sans désavantage, la concurrence réputée si menaçante de l'industrie britannique.

Notre industrie lainière est une des branches dont le débouché a le plus gagné; la manufacture de Roubaix, si effrayée d'abord, une de celles qui ont le plus travaillé pour l'Angleterre. Il y a des progrès semblables à constater pour tous nos envois de vêtements con-

fectionnés, de modes et d'articles de Paris, de gants et d'autres ouvrages en peau, de mercerie, de bronzes et de pendules, de porcelaines et de verreries, de papeterie et de livres, ainsi que de soies, de laines, nouvelles et vieilles, de lins, de garance et de garancine. L'exportation de nos soieries, en partie destinées pour les États-Unis, a été enrayée, il est vrai, par la guerre d'Amérique; mais, avec l'importation du jute, s'est naturalisée en France une industrie nouvelle, à laquelle le commerce de Dundee, centre principal de cette fabrication, en Écosse, a dû recourir pour satisfaire à la demande de plus en plus forte de fils de jute. Il est arrivé de même que les constructeurs d'Écosse ont dû demander à nos maîtres de forge certaines qualités de tôles et de plaques de fer, dans la fabrication desquelles la supériorité appartient aux usines françaises. Quant à notre industrie cotonnière, elle s'est trouvée garantie de tout dommage, de la part de la concurrence anglaise, par la crise cotonnière elle-même, qui a mis un frein à tout débordement excessif de cotonnades de ce côté, pendant qu'à la faveur d'une importation croissante de machines et de fers à bon marché, toutes les branches de la filature et de la manufacture, en France, ont pu procéder au renouvellement complet de leur outillage.

L'exportation de nos eaux-de-vie n'avait d'abord progressé que lentement, comme celle de nos vins. La vente de ces deux articles, d'une importance capitale, s'est trouvée limitée, en Angleterre, par l'approvisionnement excessif qui y avait été fait du premier en 1859 et du second en 1860, ainsi que par la consommation toujours croissante en France même. On ne change pas d'un jour à l'autre les habitudes d'un peuple, et les vins n'étaient pas encore sortis, chez nos voisins, de la catégorie des boissons de luxe.

Aujourd'hui, cependant, on peut dire que les vins de France sont, avec les crus des bords du Rhin, ceux qui ont le plus profité des dégrèvements du tarif anglais. Mais, pour élargir de plus en plus cet important débouché, il importe d'étudier attentivement et de satisfaire loyalement les besoins du pays. Nos crus du Midi, convenablement préparés, mis en bouteilles et expédiés en paniers ou en caisses, autant que possible par la voie de mer, sont certainement appelés à réussir dans la Grande-Bretagne. Il conviendrait aussi que

l'on ne dirigeât pas les envois exclusivement sur Londres et Liverpool, mais également sur d'autres points de l'Angleterre, les ports des comtés de Durham et de Northumberland, par exemple, où il se fait une grande consommation de vins français, bien qu'ils y arrivent encore, par l'intermédiaire de Londres, chargés d'un double fret. Enfin, il est à regretter que, jusqu'ici, le commerce des vins n'ait pas été fait, dans ce pays, par les maisons françaises et de manière à provoquer directement l'extension de la consommation[1]. En outre, la France, pour une multitude de denrées alimentaires, est devenue en quelque sorte la providence de la gastronomie anglaise. L'augmentation de nos envois de beurre et d'œufs, de légumes et de fruits de toute espèce, ainsi que de poisson mariné, en témoigne. Le sucre brut de betterave aussi a formé, en 1860 notamment, un objet très-considérable de notre commerce d'exportation pour la Grande-Bretagne. De même, nos grains et farines, dans les années de bon rendement, acquièrent un grand intérêt pour la navigation française, à destination de Liverpool surtout, et des récoltes abondantes peuvent rendre à nos envois de céréales et de bestiaux l'importance qu'ils avaient en 1859 et 1860. Ce sont toutefois nos articles de luxe, tant en vins supérieurs ou de qualité intermédiaire, mais purs et fortement colorés, en spiritueux et en comestibles fins, qu'en objets manufacturés, auxquels une faveur croissante paraît assurée, chez nos voisins, par l'opulence britannique, et qu'il faut considérer comme l'élément d'échange le plus susceptible d'un grand développement de consommation chez eux, sous le régime des dispositions libérales du traité.

Les résultats du mouvement commercial de 1864, entre les deux pays, sont surtout décisifs pour l'appréciation des effets de ce régime, qui s'y présentent sous le jour le plus favorable à l'intérêt français. A défaut du relevé général des valeurs de l'ensemble des échanges de cette année, non encore publié par l'administration des douanes, on trouve dans l'*Exposé de la situation de l'empire*[2] un état comparatif des objets les plus importants de ceux-ci, lequel en fait assez

1. Voir, à ce sujet, *Annales*, ANGLETERRE, F. C., n° 45.
2. Présenté au Sénat et au Corps législatif en février 1865.

clairement ressortir la marche, au point de vue du commerce spécial. D'après cet état, la somme totale des principales importations d'Angleterre entrées dans notre consommation propre en 1863 et 1864, s'est réduite de 469 millions de francs à 414 $^1/_2$, tandis que celle des principaux produits français dirigés sur les ports britanniques s'est élevée de 681 à 762 millions de francs. Les cotons, avec une petite quantité de céréales étrangères, sont compris dans les importations ci-dessus pour 131 millions en 1863 et 117 $^1/_2$ en 1864; les céréales françaises, pour 21 millions dans les exportations de chacune des deux années. Il y a donc eu, dans la dernière, un accroissement de 81 millions sur les autres envois de produits français, tandis que la consommation de la plupart des articles de manufacture anglaise est demeurée stationnaire en France. On voit par les tableaux donnés plus haut que les progrès, en 1864, ont été surtout remarquables pour nos vins et nos eaux-de-vie, nos soieries et lainages, les effets d'habillement et articles de mode, merceries et peaux préparées et ouvrées de France, notre beurre et nos œufs, dont les chiffres y ont dépassé ceux de toutes les années antérieures. C'est un brillant début, qui fait encore mieux augurer de l'avenir de ce débouché, avec les modifications que le temps ne peut manquer d'opérer dans les habitudes anglaises.

En général, dans l'ensemble de nos opérations de marchandises avec les ports britanniques d'Europe, la somme de nos exportations l'emporte sur celle de nos importations, tandis que l'inverse est à constater dans le mouvement du numéraire et des métaux précieux, de l'or surtout, entre les deux pays. (Voir t. Ier, p. 500 à 503.) Mais, pour les marchandises, la différence, qui n'avait jamais été plus forte qu'en 1859, tend visiblement à se réduire, et l'un des effets du traité paraît devoir être non-seulement de multiplier, mais aussi d'établir de plus en plus les rapports commerciaux, entre les deux nations, sur le pied d'un échange de produits contre des produits. Ne perdons pas de vue, d'ailleurs, qu'une partie de nos exportations outre-Manche ne reste pas en Angleterre, mais a les États-Unis pour destination finale.

Notre commerce avec l'Irlande ne s'établit encore en majeure partie qu'indirectement, par l'entremise de l'Angleterre. Cela tenait

surtout, naguère, au défaut de moyens de communication directs; mais, depuis 1861 fonctionne, entre le Havre et Glasgow, un service de bateaux à vapeur touchant à Belfast. Les articles qui alimenteraient le plus avantageusement le trafic entre nos ports et l'Irlande sont, d'une part, en première ligne, nos vins et nos eaux-de-vie, le blé et d'autres grains, quand nos récoltes permettent l'exportation; puis les huiles de colza, les pierres de Caen, pour sculpture architecturale, expédiées à Dublin comme lest, les articles de mode et la bijouterie; de l'autre côté, les toiles d'Irlande et autres produits de l'industrie linière de Belfast, les popelines, les *friezes*, les *tweeds*, le whiskey, dont cette place nous expédiait dans le temps des quantités considérables, de l'avoine, et bientôt peut-être aussi des bestiaux. Des graines de lin de France ont également été employées en 1862 avec succès dans cette île, pour l'ensemencement[1].

Les vins sont, de tous nos articles, celui dont le traité de commerce a le plus facilité le placement en Irlande. Cependant, ses dispositions paraissent avoir également favorisé l'écoulement des produits de l'industrie linière de Belfast, celui des popelines surtout, car la valeur de l'exportation directe en fils et tissus de lin d'Irlande pour la France a triplé depuis, à en juger par le chiffre de 1862 (porté à 3,713,000 fr.). C'est pour les vins, qui ne peuvent supporter le transbordement, et pour les articles de mode, surchargés de frais par les expéditeurs de Londres, que l'organisation de moyens de transport directs, de nos ports à cette île, était surtout désirable.

Les mesures prises en 1864 ont peu changé aux dispositions du régime établi, dans les rapports de la France avec les ports britanniques d'Europe, par le traité de 1860 et ses conséquences. Le décret du 26 janvier 1864 applique à l'Angleterre et à la Belgique le bénéfice du traité conclu le 17 janvier 1863 entre la France et l'Italie. Un autre décret, du 27 janvier, a fixé à 1 fr. 20 c., par tonneau métrique, décimes compris, le droit sur les houilles crues et le coke, importés par navires français et par terre, à partir du 4 février suivant. Un décret du 18 juin, enfin, a soumis les sucres bruts de

1. Voir *Annales*, ANGLETERRE, F. C., n° 46, comprenant beaucoup de détails sur l'industrie linière en Irlande.

betterave importés en France d'Angleterre, de Belgique et d'Italie, aux droits de 44 fr. par quintal métrique, pour les qualités au-dessous du n° 13, et de 40 fr., pour celles du n° 13 au n° 20 inclusivement (décimes compris). Nous reviendrons plus tard sur l'ensemble du nouveau régime des sucres.

Les colonies anglaises et françaises hors d'Europe, l'Algérie exceptée, sont restées en dehors des conventions du 23 janvier 1860. Nous avons déjà parlé, au chapitre Ier, de la concurrence du commerce des deux pays dans leurs possessions respectives. Il ne nous reste donc qu'à récapituler les résultats obtenus par chacun dans ses relations avec les colonies de l'autre, sauf à y joindre quelques détails complémentaires.

Commerce du Royaume-Uni avec les possessions françaises. — Les modifications opérées dans le régime d'une partie de celles-ci, y ont également ouvert au commerce britannique une nouvelle perspective d'échanges profitables. Avec l'Algérie en particulier, la Grande-Bretagne a surtout échangé, sous le régime actuel, des fers, du fil télégraphique et de la houille contre de l'orge, de la laine et du poil de chèvre, de l'huile d'olive, du tabac algérien, du minerai de cuivre, etc., en petites quantités. En somme, la valeur des produits qu'elle a tirés de nos possessions s'est élevée de 47,264 liv. st., en 1862, à 104,204 en 1863, pour cette contrée, mais réduite de 166,176 à 117,036 pour Pondichéry; elle a tiré, en 1863, pour 20,824 liv. st. de sucres, etc., de nos Antilles; mais ses importations de sucre de la Réunion, qui étaient de 8,925 liv. st. en 1860 et de 5,591 en 1861, ont entièrement cessé, et il en a été de même pour ses demandes de produits à nos autres colonies. De son côté, elle a envoyé, en 1863, pour 13,767 liv. st. (en 1862, pour 47,126) de marchandises en Algérie, pour 29,564 aux Antilles françaises, et pour 5,031 (en 1858 pour 15,845) au Sénégal. Ainsi, la totalité de ses opérations avec nos colonies n'a pas excédé, en 1863, 242,070 liv. st. (213,444 en 1862) ou 6,052,000 fr. à l'importation et 48,444 liv. st. (77,454 en 1862) ou 1,213,000 fr. à l'exportation, valeur presque entièrement formée de produits britanniques.

Commerce de la France avec les colonies anglaises. — L'importance de celles-ci, depuis plus longtemps et généralement accessibles

au commerce étranger, comporte un développement d'échanges beaucoup plus considérable avec nous. Aussi, nos importations des comptoirs anglais de l'Inde, pour notre consommation presque exclusivement, se sont-elles élevées de 9 ½ millions de francs, en 1827, à près de 24 en 1847 et de 101 en 1863, après avoir même presque atteint 104 ½ millions en 1857, mais en encombrant nos entrepôts; celles de Maurice et du Cap, presque nulles avant 1855, à près de 19 ½ millions en 1862 (21 même en 1860), mais pour descendre, en 1863, à moins de 13; tandis que celles de l'Australie atteignaient encore à peine, en 1862, 5 millions (en 1863 même 243,000 fr. seulement), et que celles de toutes les possessions anglaises d'Amérique n'ont pas dépassé 3 ½ millions, en 1863. De même, nos exportations pour ces dernières, c'est-à-dire pour les provinces du nord de l'Amérique et les colonies anglaises des Indes Occidentales, se sont bornées, la même année, à 2,879,000 fr. (après avoir été, en 1857, de 3,900,000 au maximum), consistant principalement en vins et eaux-de-vie, lainages, beurre, mercerie, fruits, huile et poisson mariné, ouvrages en peau et en cuir, ces derniers en majeure partie de fabrication étrangère, etc. L'ancienne colonie française du Canada reçoit encore aujourd'hui, comme on l'a vu au chapitre précédent, par la voie d'Angleterre, ou par celle des États-Unis, presque tout ce qu'elle consomme de nos produits nationaux. Ces 2,879,000 fr. avec 17,209,000 fr. (au lieu de 18,800,000 en 1860 et 1861) à destination de Maurice et du Cap, 18,574,000 pour l'Inde anglaise et 7,252,000 pour l'Australie, portent de 35 millions de francs, dont près de 32 en produits français, en 1862, à près de 46, dont 42 en produits français, la valeur totale de nos envois de marchandises aux colonies anglaises, en échange de 101 à 117 ½ millions, représentant celle des produits que nous en avons reçus dans les mêmes années, et qui tous, à une somme de 1 ½ à 7 millions près, ont immédiatement passé dans la consommation. Le solde à payer de notre part à ces colonies, contribue ainsi au rétablissement de la balance de notre propre commerce avec leur métropole, balance qui, nous l'avons déjà vu plus haut, n'est pas, comme on disait autrefois, en faveur de la Grande-Bretagne.

CHAPITRE III.

COMMERCE AVEC LES ÉTATS-UNIS.

C'est de toutes les contrées du monde, par son étendue comme par ses immenses ressources territoriales, celle dont le commerce non-seulement s'est le plus rapidement accru, mais paraît encore susceptible du plus grand développement dans l'avenir. Il suffit, pour le comprendre, de jeter un coup d'œil sur le mouvement de la population aux États-Unis, qui s'est élevée, dans l'intervalle d'une quarantaine d'années, par suite de l'immigration continue d'Europe, aux chiffres suivants :

Années des recensements.	Ames.
1821	9,961,000
1831	13,286,000
1841	17,613,000
1851	23,888,000
1861	32,373,000
1862	33,345,000

sans compter les Indiens libres, aujourd'hui réduits, il est vrai, dans leurs cantonnements, à moins de 300,000. Au commencement de la guerre maintenant terminée, entre le Nord et le Sud, cette population, qui dispose, depuis les conquêtes faites par l'Union sur le Mexique, d'un territoire de 2,819,811 milles carrés anglais ou 132,631 lieues carrées géographiques[1] de superficie, c'est-à-dire treize fois grand comme la France proprement dite, se répartissait ainsi, d'après le dernier *Almanach américain :*

	Étendue.	Population en 1850.	Population en 1860.
	Milles carrés anglais.	Ames.	Ames.
Fédéraux	2,111,543	15,918,000	22,677,000
Confédérés	708,268	7,274,000	8,768,000
Totaux	2,819,811	23,192,000	31,445,000

Voici quels ont été les résultats successifs du merveilleux développement des ressources inépuisables de cette vaste région et de la prodigieuse activité mercantile de ses habitants, pour l'ensemble du commerce extérieur de l'Union américaine :

1. Lieues de 15 au degré.

MOUVEMENT GÉNÉRAL DU COMMERCE DES ÉTATS-UNIS AVEC TOUS PAYS.

	Années finissant	Marchandises et numéraire.			Numéraire seul[1].	
		Importation. — Dollars.	Exportation. — Dollars.	Réexportation. — Dollars.	Entrée. — Dollars.	Sortie. — Dollars.
au 30 sept.	1790. . . .	23,000,000	19,666,000	539,000	»	»
	1821. . . .	62,586,000	43,672,000	21,302,000	8,065,000	10,478,000
	1831. . . .	103,191,000	61,277,000	20,034,000	7,306,000	9,015,000
	1841. . . .	127,946,000	106,383,000	15,469,000	4,989,000	10,034,000
	1847. . . .	146,546,000	150,637,000	8,011,000	24,121,000	1,907,000
au 30 juin	1848. . . .	154,999,000	132,904,000	21,128,000	6,360,000	15,842,000
	1849. . . .	147,851,000	132,667,000	13,089,000	6,651,000	5,405,000
	1850. . . .	178,138,000	136,947,000	14,952,000	4,629,000	7,523,000
	1851. . . .	216,225,000	196,690,000	21,698,000	5,454,000	29,473,000
	1852. . . .	212,945,000	192,369,000	17,289,000	5,505,000	42,674,000
	1853. . . .	267,979,000	213,418,000	17,558,000	4,201,000	27,487,000
	1854. . . .	301,494,000	252,048,000	23,749,000	6,958,000	41,436,000
	1855. . . .	261,469,000	246,709,000	28,448,000	3,660,000	56,247,000
	1856. . . .	314,640,000	310,586,000	16,379,000	4,208,000	45,745,000
	1857. . . .	360,890,000	338,985,000	23,976,000	12,462,000	69,137,000
	1858. . . .	282,613,000	293,758,000	30,886,000	19,274,000	52,633,000
	1859. . . .	338,768,000	335,894,000	20,895,000	6,370,000	63,887,000
	1860. . . .	362,166,000	373,189,000	26,933,000	8,550,000	66,546,000
	1861. . . .	335,650,000	228,699,000	20,645,000	46,340,000	29,791,000
	1862. . . .	205,820,000	212,921,000	16,870,000	16,415,000	36,887,000
	1863. . . .	252,188,000	305,850,000	25,959,000	9,556,000	64,157,000

En 1860, année qui le montre à son apogée, le commerce général des États-Unis, devenus la troisième puissance commerciale du globe, par l'importance de leurs échanges, atteignit ainsi une somme de 4 milliards 79 millions de francs, dont 1 milliard 938 millions appartenaient à l'importation, 1 milliard 997 millions à l'exportation des produits américains et 144 millions à la réexportation des produits étrangers. Dans une période de quarante ans, l'importation s'y était accrue dans le rapport de 1 à 6, l'exportation proprement dite même dans celui de 1 à 9, mais la réexportation seulement d'un peu plus d'un quart. Dans aucun autre pays du monde on n'a vu le commerce grandir dans des proportions aussi gigantesques; mais la marche de ses progrès, aux États-Unis, n'a pas toujours été constante; nulle part il n'a fait tant de soubresauts et ne présente des fluctuations aussi extraordinaires, occasionnées par la fougue et les entraînements de la spéculation, comme, par exemple, en 1857. En 1836 déjà, l'importation, qui y figure, au 30 septembre, pour la somme de 189,980,000 dollars, à côté d'un mouvement d'exportation

1. Espèces et lingots.

de 106,917,000 dollars et d'une réexportation de 21,746,000 en sus, apparaît exceptionnellement outrée jusqu'à un chiffre qu'elle ne devait régulièrement atteindre qu'en 1851. C'est à un encombrement de marchandises sur le marché des États-Unis qu'il faut rapporter la cause de la plupart des grandes crises commerciales de notre époque. Enfin, après la découverte des *placeres* de la Californie, on voit s'ajouter, depuis 1851, aux envois des autres produits du sol américain une prodigieuse exportation d'or, qui arrive à son point culminant en 1857, et ne subit un déclin sensible qu'en 1861.

Les conditions dans lesquelles s'est développé cet immense commerce n'ont pas toujours été les mêmes. Les vicissitudes de l'état de paix et de guerre avec l'Angleterre jusqu'en 1816, puis l'antagonisme et les tendances contraires du Nord, toujours plus ou moins disposé à protéger ses manufactures, et du Sud, exclusivement agricole, ont diversement influé sur le régime de douane de l'Union, selon la prépondérance alternative de l'un ou de l'autre de ces deux intérêts. Les États-Unis, après leur affranchissement du joug de la métropole, n'avaient d'abord établi que de faibles droits d'entrée sur les articles fabriqués les plus importants. Mais, en 1828, le Congrès, s'appliquant à protéger l'industrie indigène, qui avait déjà fait des progrès notables, adopta un tarif complet, qui restreignit beaucoup l'importation des produits manufacturés de l'étranger. Dans les remaniements ultérieurs de cette législation, dont celui de 1842 fut un des principaux, ce régime de protection presque absolue fléchit devant les réclamations des États du Sud et de l'Ouest.

De 1816 à 1846, moitié au moins des articles imposés dans les tarifs précédents acquittaient des droits spécifiques assis sur le poids, la mesure ou la dimension. L'acte du 30 juillet de cette dernière année substitua généralement à cette base la valeur des produits importés, avec une échelle de droits gradués d'après huit taux, compris entre 5 et 100 p. 100, selon que le Congrès avait cru devoir encore favoriser plus ou moins les diverses branches de l'agriculture et de l'industrie nationales. Un autre acte, du 6 août de la même année, établit un système complet d'entrepôt dans les ports américains. Ce régime resta onze ans en vigueur.

Le tarif du 3 mars 1857 marqua le pas le plus important dans la

voie des réformes libérales, en réduisant de 100 à 30 et de 5 à 4 p. 100 le maximum et le minimum des droits de 1846. Mais; en 1861, la réaction protectionniste, qui ne contribua pas moins que la question de l'esclavage à faire éclater la discorde entre le Nord et le Sud, triompha de l'opposition de ce dernier. Le tarif du 2 mars de cette année, dit tarif Morril, revenant sur la législation antérieure, admit le rétablissement partiel de droits spécifiques, à côté des droits à la valeur, et éleva sensiblement le taux de ces droits. Les hostilités ayant suivi de près la rupture, le président Lincoln, dès le mois d'avril suivant, déclara en état de blocus les ports de la Géorgie, de l'Alabama et de la Floride, de la Louisiane, du Mississipi et du Texas, des Carolines et de la Virginie.

Les États du Sud, de leur côté, les confédérés sécessionnistes, proclamèrent hautement le principe de la liberté du commerce, dans le régime distinct qu'ils s'appliquèrent, mais dont la prise de la Nouvelle-Orléans et de l'embouchure du Mississipi par les fédéraux ne tarda pas à limiter considérablement les effets. Le 15 mars 1861 déjà, le gouvernement du Sud avait autorisé le transit des marchandises étrangères par son territoire; le 11 mai cependant, il se crut obligé, par le blocus, de prohiber, pour la durée de celui-ci, l'exportation du coton par toute autre voie que les ports des États confédérés mêmes ou la frontière du Mexique. Mais le 21 du même mois fut adopté par ces derniers un nouveau tarif de douane, semblable à celui de 1857 et beaucoup plus libéral que le tarif Morril, avec cinq taux de droits à la valeur, gradués de 5 à 25 p. 100, des droits spécifiques, pour la glace et le sel en particulier, et de nombreuses exemptions de droits. La défaite du Sud, dont les ports, à l'exception de ceux du Texas, sont enfin rouverts au commerce, depuis le 1er juillet 1865, ne laisse plus toutefois, aujourd'hui, qu'un intérêt historique à ces mesures.

Le Nord, au contraire, a été amené, par les nécessités d'une guerre opiniâtre et dispendieuse, à s'engager de plus en plus dans la voie des restrictions. Un acte du 14 juillet 1862[1], base du régime qui y

1. Voir, pour le texte et les dispositions de cet acte, ainsi que pour le tarif qui l'accompagne, aux *Annales du commerce extérieur*, ÉTATS-UNIS, L. C., n° 28.

est encore en vigueur, augmenta la majeure partie des droits d'importation inscrits à l'acte-tarif du 2 mars 1861, déjà modifié par des actes du 5 avril et du 24 décembre de la même année. Quelques modifications nouvelles furent apportées à ce régime par deux actes du 3 mars 1863[1]. Finalement, deux actes, du 30 juin 1864 et du 3 mars 1865[2], les plus restrictives de ces mesures, ont augmenté la majeure partie des droits d'importation en vigueur, qu'une résolution du Congrès, du 29 avril précédent, n'avait encore élevés que temporairement de 50 p. 100[3].

Les poids et mesures de l'Union sont, au gallon près (voir p. 11), les mêmes qu'en Angleterre. Le dollar, base du système monétaire des États-Unis, est une monnaie d'or de la valeur de 5 fr. 37.6 c., subdivisée en 100 *cents*[4].

Dans le commerce général des États-Unis, la Grande-Bretagne occupe le premier rang, la France le second, l'Allemagne le troisième. Observons, toutefois, que les envois de France comprennent un transit considérable de produits allemands et suisses, embarqués au Havre. Voici quelle y a été la part de chacun de ces trois pays, d'après les tableaux américains :

	Royaume-Uni.	France.	Allemagne.
	Dollars.	Dollars.	Dollars.
Importations.	139,207,000	34,246,000	15,859,000
Exportations.	116,584,000	22,786,000	10,367,000
Réexportations.	3,952,000	1,471,000	2,369,000
Totaux.	259,743,000	58,503,000	28,595,000

Ces chiffres, étant ceux d'un exercice finissant au 30 juin 1861, ne peuvent coïncider avec les données correspondantes des tableaux français, anglais ou allemands, pour les années solaires 1860 et 1861. Il faut observer d'ailleurs qu'ils ne se fondent pas sur des estimations de la douane, mais sur de simples déclarations du commerce, qui peut avoir intérêt à dissimuler une partie de la valeur des marchandises à l'importation, les droits qui les frappent étant

1. Voir *Annales*, ÉTATS-UNIS, L. C., n° 29.

2. Voir *ibidem*, n[os] 31 et 34.

3. L'exposé complet du régime d'importation en vigueur au commencement de 1865, avec les exemptions de droits, se trouve au n° 32 du recueil précité.

4. Voir *ibidem*, n° 28.

établis *ad valorem*. On est d'autant plus surpris d'avoir à constater que, sur les tableaux américains, la valeur déclarée des envois de France et d'Angleterre aux États-Unis dépasse celle des envois du commerce américain à ces deux pays, tandis que le contrôle britannique offre un résultat tout contraire pour le Royaume-Uni, comme on le verra plus loin, outre que les états de douane de France et d'Angleterre évaluent l'ensemble des échanges de chacune de ces deux contrées avec les ports de l'Union à des chiffres de beaucoup supérieurs aux résultats correspondants accusés par la douane américaine. Il y a là des différences, pour nous inexplicables, non moins étranges que celles dont nous avons déjà fait mention au précédent chapitre, à propos du contrôle de notre commerce avec la Grande-Bretagne, et qui se reproduiront probablement encore pour d'autres pays, dans la suite de cet exposé. Vu l'impossibilité de faire de chacune de ces discordances l'objet d'un examen spécial, bornons-nous à appeler ici, une fois pour toutes, l'attention des gouvernements sur les anomalies de cette branche de la statistique officielle.

Pour le régime conventionnel établi par les traités respectifs de l'Angleterre et de la France avec les États-Unis, nous renvoyons au tome I[er] (p. 369 et 370), ainsi que, pour les textes, aux recueils qui s'y trouvent mentionnés à la page 367, et, pour l'Angleterre en particulier, à celui de Lewis Hertslet (*A complete collection of the treaties and conventions subsisting between Great Britain and foreign powers and of the laws, decrees and orders in council concerning the same*), dont la publication a commencé en 1820.

La valeur des marchandises importées des ports de l'Union dans ceux du Royaume-Uni s'était progressivement élevée de 29,795,000 liv. st. en 1854 à 49,390,000 en 1861; celle des exportations de ce dernier pour les États-Unis, de 22,333,000 liv. st., en 1854, seulement à 24,418,000 en 1859; l'année suivante, elles n'atteignirent que 22,908,000 liv. st., et en 1861 le rétrécissement du débouché, par suite de l'explosion de la guerre civile, les réduisit à moins de moitié (11,026,000 liv. st.); dans les années suivantes, les besoins de la guerre firent remonter l'exportation à 19,174,000 liv. st. en 1862, et à 19,697,000 en 1863, tandis que l'importation, par suite de la cessation complète des arrivages de coton du Sud, tombait de

27,715,000 liv. st. à 19,573,000. En ce qui concerne particulièrement le débouché des produits du sol et de l'industrie britanniques aux États-Unis, le chiffre qui le représente, après s'être élevé de 7,018,000 liv. st., en 1827, à son maximum de 23,658,000, en 1853, est aussi tombé soudain à 9,065,000 en 1861, et n'est remonté depuis qu'à 15,344,000, en 1863. A ces chiffres il faut ajouter ceux des marchandises qui n'ont été que transbordées dans le Royaume-Uni. Ils ne se sont élevés, pour les produits reçus en transit des États-Unis et qui consistent principalement en céréales, tabacs et divers objets manufacturés, qu'à 400,000 liv. st. au maximum, en 1861, somme qui se réduit, en 1863, à la bagatelle de 75,719 liv. st., ou moins de 2 millions de francs. Quant à la valeur des articles de transit expédiés des ports de la Grande-Bretagne à ceux de l'Union, elle est plus considérable et tombe, de 3,647,000 liv. st. en 1859, à 1,557,000 en 1861, pour revenir à 2,395,690 liv. st., ou près de 60 millions de francs, en 1863.

Ces envois se composent en partie de vins et de spiritueux, d'opium, de verreries et d'étain; mais les tissus et autres produits manufacturés y dominent; ils y figuraient seuls, en 1863, pour 2,230,713 liv. st.

Le mouvement des échanges directs du commerce britannique avec les États-Unis, quant aux principales marchandises, a présenté, pendant les dernières années, les résultats suivants:

COMMERCE DU ROYAUME-UNI AVEC TOUS LES ÉTATS DE L'UNION AMÉRICAINE.

		Importations			
		1860.	1861.	1862.	1863.
Coton brut	Quintaux.	9,963,309	7,316,969	120,752	57,090
Froment	Quarters.	1,499,385	2,507,744	3,724,770	2,008,708
Maïs	—	430,334	1,723,334	1,519,402	1,061,290
Farine de froment	Quintaux.	2,254,232	3,794,865	4,499,534	2,531,822
Lard	—	158,859	367,514	1,037,586	1,529,200
Beurre	—	82,015	180,560	274,340	173,351
Tabac en feuilles	Livres.	40,484,000	33,716,000	21,191,000	32,006,000
Saindoux	Quintaux.	130,871	275,550	519,318	521,081
Fromage	—	187,450	323,461	365,500	383,821
Suif	—	123,267	264,043	278,714	251,271
Guano	Tonnes.	347	1,535	48,587	9,858

En valeur, le chiffre du coton a passé de 751 $^1/_2$ millions de francs, en 1860, à 664 en 1861, à 30 $^1/_2$ en 1862 et à 16 en 1863, et celui

du tabac en feuilles s'est maintenu, en 1863, à 38 ½ millions (chiffre de 1858, année du maximum de quantité), à l'aide de la forte hausse des prix, causée par l'interruption des envois de ces deux produits. Observons que la nature s'est plu, en quelque sorte, à combler elle-même ces importantes lacunes dans l'exportation américaine. Ainsi, l'importation des denrées alimentaires de cette provenance dans le Royaume-Uni s'éleva, en 1862, à près de 135 millions de francs pour le froment en grains, à 81 pour la farine de froment, à 53 pour le maïs, à 45 ½ pour le lard, à 29 ½ pour le beurre, à 27 ½ pour le saindoux, à 19 pour le fromage, à 8 ½ pour le jambon, à près de 8 pour le bœuf salé, à 7 ½ pour le porc salé et à 6 ½ pour le houblon. Or, les chiffres, pour quelques-uns de ces derniers produits, ont encore augmenté en 1863.

Il y avait eu de même, à l'importation britannique en 1862, accroissement jusqu'à près de 16 millions de francs pour le suif, jusqu'à 15 ½ pour le guano et jusqu'à 6 ½ (16 ½ même l'année suivante) pour le pétrole, article dont l'exportation ne date que de 1861[1]; progrès aussi pour la potasse, les écorces à tan, le chanvre, les fers ouvrés, l'huile et la graisse de baleine, le bois de Campêche, certaines pelleteries, les cigares et tabacs manufacturés, etc.; mais diminution pour le caoutchouc, le cuivre et minerai de cuivre, les cuirs bruts et tannés, le blanc et les fanons de baleine, la térébenthine, la résine et le goudron, la graine de trèfle, le sucre brut, le thé, les bois, la laine, le riz, les légumes secs, les horloges d'Amérique, etc.

	Exportations.				
	1859.	1860.	1861.	1862.	1863.
	Liv. st.	Liv. st.	Liv. st.	Liv. st.	Liv. st.
Cotonnades	4,606,803	4,534,136	1,539,096	2,401,649	2,155,035
Lainages	4,476,253	4,084,693	2,065,683	2,669,393	3,439,199
Tissus de lin	2,161,103	2,084,165	730,334	1,902,586	2,282,010
Soieries	569,563	463,420	186,112	212,193	235,630
Effets d'habillement et mercerie	1,568,227	1,417,262	682,196	703,984	800,902
Armes à feu	23,047	24,360	104,880	972,770	348,078
Fer blanc	1,095,792	1,018,536	417,360	688,201	746,454

1. Elle s'est élevée de 42,000 hectolitres, en cette année, à 412,000 en 1862 et à 1,068,000 en 1863, expédiés à destination de tous pays, par les ports de New-York, Philadelphie, Boston, Baltimore et Portland. Voir aux *Annales* le document spécial, ÉTATS-UNIS, F. C., n° 39.

	Exportations.				
	1859.	1860.	1861.	1862.	1863.
	Liv. st.	Liv. st.	Liv. st.	Liv. st.	Liv. st.
Fers	2,988,547	3,136,340	965,535	1,380,705	2,107,427
Plomb	67,635	88,531	16,156	262,346	51,016
Poteries	598,045	654,283	216,998	320,916	356,329
Quincaillerie et coutellerie	1,179,039	1,054,908	651,456	388,680	349,447
Soude	576,453	526,806	205,893	453,094	356,574
Houille	165,221	192,779	248,020	202,012	170,529

L'année 1859 avait été la plus prospère pour l'exportation britannique aux États-Unis. Les chiffres ci-dessus permettent d'embrasser d'un coup d'œil l'immense tort que la guerre civile y a fait, en 1861 surtout, au débouché des cotonnades et autres produits des principales industries de la Grande-Bretagne, les armes exceptées. Quoique l'exportation se soit un peu relevée depuis 1862, la décroissance a continué pour les envois de quincaillerie et de coutellerie, de sacs, de cuivre brut et ouvré, de spiritueux d'Angleterre et d'Irlande, de couleurs, de sel, etc. D'autres articles, tels que les produits chimiques, le cuir et les ouvrages en cuir, les graines oléagineuses, ont plus ou moins repris, mais sont restés cependant au-dessous du niveau des années antérieures à la guerre.

Il n'y a eu d'accroissement réel et notable, en 1862 surtout, que pour les armes et munitions, déjà mentionnées, l'étain brut et les laines, ainsi que pour certaines marchandises étrangères réexpédiées ou même renvoyées, comme le coton, par exemple, des entrepôts de la Grande-Bretagne aux États-Unis, ainsi qu'on va le voir :

		Réexportations.			
		1860.	1861.	1862.	1863.
Coton brut	Quintaux.	659	63,693	192,030	134,086
Laines	Livres.	2,841,000	10,040,000	11,578,000	17,041,000
Indigo	Quintaux.	4,729	14,329	15,375	6,572
Thé	Livres.	89,820	728,358	2,539,508	5,327,935
Riz en grains	Quintaux.	526	66,576	215,600	167,497

Les cotons rachetés par les États-Unis en Angleterre représentent, en 1862, une valeur de plus de 43 millions de francs, les laines coloniales et étrangères 18 ½ millions (en 1863 même plus de 26), l'indigo 13 ½, le thé 5 (l'année suivante près de 10 ½) et le riz 3 ¼. Les autres objets les plus considérables de la réexportation sont les soies, les gommes et laques, l'opium, le caoutchouc, le chanvre, la

graine de lin, les peaux brutes, les chiffons, les peaux de chèvre, le poivre, le café, l'étain, la cochenille, le fer en barres, la térébenthine, la toile, le goudron, etc. L'accroissement qu'offrent tous ces articles a procuré à la Grande-Bretagne, en 1862 et 1863, un dédommagement partiel des pertes que son commerce a, d'autre part, essuyées sur ce marché. Pour quelques articles seulement, comme le quinquina, les nattes et tresses de paille, les raisins secs, les eaux-de-vie, le sucre brut et le vin, on constate un déclin sensible et persistant.

Dans les chiffres qui précèdent ne sont compris ni les articles transbordés en Angleterre, de la provenance ou à destination des États-Unis, ni les envois d'espèces et de lingots de métaux précieux, qui entrent aussi en ligne de compte pour de fortes sommes de part et d'autre.

Ce mouvement présente d'ailleurs d'énormes fluctuations. Ainsi la somme de l'or importé dans le Royaume-Uni, or provenant des mines de la Californie surtout, après être tombée, en 1861, à 38,000 liv. st., s'est élevée, l'année suivante, à son maximum de 9,731,000 livres, pour retomber à 7,521,000, en 1863; celle de l'argent, au contraire, s'est réduite de 1,764,000 liv. st. en 1859 à 333,000 en 1862, pour remonter à 626,842 en 1863. De même, à l'exportation de la Grande-Bretagne pour les États-Unis, les chiffres tombent de 3,226,000 liv. st., en 1847, à zéro de 1852 à 1855, puis atteignent jusqu'à 7,298,000 liv. st. en 1861, pour retomber à 37,000 en 1862 et 40,000 en 1863, pour l'or, pendant que ceux de l'argent, toujours insignifiants, ne varient qu'entre 84 et 14 milliers sterling dans les trois dernières années. Mais il s'en faut de beaucoup que le contrôle, ne portant que sur les déclarations faites, embrasse l'ensemble de ce mouvement. Il en résulte, pour les opérations contrôlées, de toute espèce, de la Grande-Bretagne avec les États-Unis, les totaux suivants :

	1861. — Liv. st.	1862. — Liv. st.	1863. — Liv. st.	
Importations.	49,857,000	37,858,000	27,796,000	
Exportations.	19,965,000	21,193,000	22,147,000	
Totaux.	69,822,000	59,051,000	49,943,000	
Soit	1,745 ½	1,476 ¼	1,248 ½	millions de fr.

Les progrès non moins remarquables du commerce de la France avec les États-Unis se résument, pour ce qui concerne l'échange des marchandises, dans les chiffres suivants :

Moyennes des périodes.	COMMERCE GÉNÉRAL.			COMMERCE SPÉCIAL.		
	Importations.	Exportations.	Totaux.	Importations.	Exportations.	Totaux.
—	—	—	—	—	—	—
	(Valeurs officielles en millions de francs.)					
1827-1836	83.7	120.6	204.3	64.0	93.6	157.6
1837-1846	150.2	142.7	292.9	120.8	91.4	212.2
1847-1856	179.3	282.5	461.8	154.7	171.8	326.5
	(Valeurs réelles en millions de francs.)					
	158.0	304.7	462.7	135.6	194.7	330.3
1857-1861	264.4	329.7	594.1	233.6	221.6	455.2
1862.	92.5	121.3	213.8	96.2	99.9	196.1
1863.	92.1	107.8	199.9	81.5	94.2	175.7

L'importation en France s'est élevée de 72 ½ millions de francs, dont 53.2 entrés dans notre consommation, en 1827, à son maximum de 393 millions, dont 362.6 consommés dans le pays, en 1861. L'exportation, dont les chiffres n'étaient encore que de 80.8 millions, comprenant 76.2 millions de produits français, s'est arrêtée deux années plus tôt dans sa marche ascendante, ayant atteint son maximum de 438 millions, dont 308.3 en produits français, dès 1859. Cette même année offre, pour l'ensemble des marchandises échangées, le maximum de 657.8 millions de francs, au commerce général, et de 507.8, au commerce spécial, contre 153.3 pour le premier et 129.4 pour le second, en 1827.

Le mouvement des espèces et des métaux précieux est loin d'avoir entre la France et les États-Unis la même importance qu'entre ceux-ci et l'Angleterre, par la voie de laquelle nous arrive la majeure partie de l'or californien. Notre importation directe d'or et d'argent des États-Unis est descendue de 87 millions de francs, maximum qu'elle avait atteint en 1859, à 78.9 en 1860, pour tomber ensuite à des chiffres tout à fait insignifiants (248,000 fr. d'argent en 1863); nos propres envois de numéraire à la destination de cette contrée avaient varié entre 12.1 millions, en 1857, 2.2 en 1860 et 4.7 en 1861; généralement peu considérable, cette exportation s'était presque évanouie, en 1858 et 1859, et a même été nulle en 1862; mais, l'année suivante, elle est remontée à 1,780,000 fr. en monnaies d'argent.

Le numéraire déclaré porte le mouvement général de notre commerce direct avec les États-Unis, dans les dernières années, aux chiffres suivants :

	1859.	1860.	1861.	1862.	1863.
	—	—	—	—	—
		(Valeurs en millions de francs.)			
Importations.	306.8	341.7	393.5	93.4	92.4
Exportations.	438.6	367.1	117.3	121.3	109.6
Totaux.	745.4	708.8	510.8	214.7	202.0

La comparaison de ces totaux donne la mesure de l'effet général de la guerre d'Amérique sur nos relations avec les États-Unis, et fait ressortir l'état de souffrance dans lequel notre commerce s'y trouve, pour la vente des produits manufacturés, depuis 1861, et pour l'achat des cotons, depuis 1862. Quant aux effets particuliers de cette grande crise sur le mouvement des objets principaux de nos échanges avec les États-Unis, ils ressortent des variations indiquées par les diverses séries de chiffres dont voici le tableau comparatif et synoptique:

PRINCIPA

DU COMMERCE DE LA FRA

		1859.	1860.	1861.
		IMPORTATIO		
Coton en laine	Kilogr.	82,111,000	124,288,000	109,748,0
Tabac en feuilles	—	19,846,000	12,764,000	7,443,0
Cuivre pur	—	1,151,000	1,775,000	3,654,0
Fanons de baleine	—	192,000	84,000	»
Riz en grains	Tonnes m.	2,440	2,989	2,5
Céréales en grains	—	»	7,840	205,6
Farine de froment	—	98	1,367	32,7
Graisses de toute sorte	—	138	24,635	3,1
Viandes salées	—	583	72	»
Merrains de chêne	Pièces.	17,962,000	10,138,000	8,452,0
Cendres et regrets d'orfévre	Francs.	7,385,000	6,508,800	4,206,0
		EXPORTATION		
Soieries	Francs.	208,748,000	157,604,000	35,047,0
Lainages	—	35,498,000	39,462,000	11,430,0
Vêtements et lingerie	—	14,520,000	25,807,000	6,713,0
Cotonnades	—	11,471,000	9,422,000	1,298,0
Tissus de lin et de chanvre	—	2,327,000	1,804,000	478,0
Peaux préparées et ouvrées	—	23,217,000	15,950,000	2,898,0
Mercerie et boutons	—	9,038,000	6,511,000	1,182,0
Poteries et verreries	—	5,556,000	6,252,000	1,814,0
Orfévrerie et bijouterie	—	3,028,000	1,628,000	»
Fruits	—	3,746,000	3,594,000	1,684,0
Vins	Hectolitres	230,936	193,888	89,8
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs	—	83,235	38,973	17,3
Plomb brut	Tonnes m.	7,597	7,518	2,4
Garance	—	4,058	3,389	3,7
Laines et déchets	Kilogr.	2,364,000	936,000	1,875,0
Poils de lièvre, de blaireau et autres	—	300,000	224,000	70,0
Huiles d'olives et de graines	—	1,686,000	1,665,000	923,0
Garancine	—	842,000	1,371,000	179,0

RTICLES

C LES ÉTATS-UNIS.

GÉNÉRALE.		MISE EN CONSOMMATION.				
1862.	1863.	1859.	1860.	1861.	1862.	1863.
222,000	373,000	75,033,000	114,803,000	109,444,000	295,000	254,000
8,394,000	11,376,000	17,179,000	11,380,000	6,597,000	7,351,000	8,180,000
164,000	42,000	1,254,000	1,636,000	3,985,000	164,000	42,000
145,000	36,000	159,000	120,000	»	140,000	40,000
15	»	2,369	3,040	2,945	133	»
77,290	20,456	»	580	164,205	95,740	15,296
18,240	2,373	46	12	18,557	22,629	3,116
24,904	31,728	122	15,936	5,135	24,904	31,305
3,147	7,598	159	120	»	2,819	7,255
2,933,000	6,130,000	17,888,000	10,486,000	9,111,000	2,914,000	6,089,000
3,901,000	4,673,000	7,385,000	6,508,000	4,206,000	3,901,000	4,671,000
GÉNÉRALE.		PRODUITS FRANÇAIS EXPORTÉS.				
5,120,000	24,380,000	138,246,000	103,674,000	25,346,000	23,714,000	22,993,000
4,369,000	5,267,000	28,772,000	34,179,000	10,273,000	12,876,000	4,939,000
2,651,000	969,000	4,580,000	4,182,000	1,805,000	537,000	474,000
1,222,000	1,054,000	4,513,000	3,631,000	447,000	479,000	432,000
281,000	343,000	1,565,000	894,000	378,000	253,000	225,000
2,817,000	1,243,000	20,422,000	14,184,000	2,710,000	2,603,000	1,161,000
1,837,000	1,784,000	7,660,000	5,797,000	1,094,000	1,541,000	1,622,000
1,951,000	1,931,000	5,510,000	6,218,000	1,753,000	1,918,000	1,929,000
»	»	257,000	285,000	»	»	»
1,354,000	2,911,000	3,469,000	3,524,000	1,484,000	930,000	2,553,000
86,752	127,785	222,996	185,278	87,365	84,929	125,829
14,451	11,012	79,271	35,479	15,817	13,304	9,886
11,294	3,086	»	2	»	»	»
2,706	2,187	3,008	1,484	1,527	2,706	2,187
5,250,000	4,720,000	716,000	631,000	1,816,000	5,092,000	4,574,000
127,000	156,000	206,000	137,000	45,000	104,000	138,000
819,000	1,006,000	73,000	335,000	704,000	508,000	716,000
613,000	352,000	842,000	1,371,000	179,000	613,000	352,000

En valeur, les arrivages, à l'importation générale dans les ports français, se sont réduits, pour le coton, de 204 millions de francs en 1860 et 241 ½ en 1861, chiffre dont l'élévation montre l'influence du renchérissement, à la bagatelle de 820,000 fr. en 1862 et 2,164,000 en 1863; pour les tabacs en feuilles et côtes, de près de 29 millions en 1859 à 17 en 1863; pour le riz, de 1,853,000 fr. en 1860, à zéro; pour les grains, de près de 72 millions, en 1861, à moins de 5; pour la farine, de plus de 15 ½, en 1861, à moins de 1 million; les merrains de chêne sont évalués, en 1863, à 4,291,000 fr., le cuivre à 96,000, les fanons de baleine à 429,000; mais d'autre part le chiffre des graisses de toute sorte, autres que de poisson, s'est relevé à près de 33 ½ millions et celui des viandes salées a dépassé 9 millions. Il faut mentionner, en outre, l'huile de baleine pour 878,000 fr. (1,913,000 en 1862), ainsi que les eaux-de-vie et esprits pour 3,858,000 (1,287,000 en 1862). Les valeurs importées n'ont pas atteint un million pour la potasse et les peaux brutes, ni même un demi-million pour les bâtiments de mer (1,816 tonneaux de jauge), les bois de teinture et de senteur, etc. L'importation directe du pétrole même de la provenance des États-Unis, ne présente encore chez nous, en 1863, qu'une valeur de 618,000 fr.

A l'exportation de nos propres produits destinés aux États-Unis, la valeur est descendue, de 29 millions de francs en 1859, à 19 ¼ en 1863, pour les vins, et de 20 ½ à moins de 2 ¼, pour les eaux-de-vie; si, pour les laines, elle s'est élevée à près de 20 millions, elle s'est d'autre part réduite à 2,144,000 fr. pour la garance, à 1,057,000 pour la garancine, à 1,479,000 pour nos huiles et à 1,662,000 pour les poils. Mentionnons aussi, parmi nos produits demandés aux États-Unis, le poisson mariné ou à l'huile pour 3,301,000 fr., le tartre pour 1,034,000, le savon ordinaire pour 512,000, les outils et ouvrages en métaux pour 352,000; puis les soies et bourres de soie, nos papiers, livres et gravures, la tabletterie et la bimbeloterie, la parfumerie, les couleurs, pour des sommes inférieures encore, etc. Le plomb, qui figurait dans nos envois de 1862 aux États-Unis pour plus de 6 millions de francs, la fonte brute, les cuirs bruts, le café, les fromages, une partie des tissus et des effets d'habillement, l'orfévrerie et la bijouterie, l'horlogerie et les armes (pour 4 ½ millions

de francs en 1861), les outils et autres ouvrages en métaux, le liége ouvré, le tabac fabriqué, les nattes ou tresses de paille, sont exclusivement ou principalement d'origine étrangère.

Les articles manufacturés, qui formaient avant la guerre les trois-quarts, en 1862 encore plus de la moitié de nos envois de produits nationaux aux ports de l'Union, ne tiennent, comme on a pu le voir plus haut, qu'une place insignifiante dans nos importations des États-Unis, à côté des matières premières et des denrées alimentaires de cette provenance. Voici la progression de la valeur totale de ce que la France a consommé de celles-ci, qui ne jouent un rôle important, chez nous, que lorsqu'il s'agit de pourvoir au déficit de mauvaises récoltes:

	Francs.
1859.	2,019,000
1860.	2,695,000
1861.	71,140,000
1862.	42,599,000
1863.	14,106,000

New-York est toujours le marché principal pour les expéditions du commerce d'Europe aux États-Unis; mais, avant le blocus des ports du Sud, le mouvement de navigation, pour les arrivages de nos côtes et les retours en France, était plus actif avec les grands entrepôts du coton, la Nouvelle-Orléans, Mobile et Charleston, qu'avec New-York même et les autres ports du Nord.

Californie. — Dans les relevés qui précèdent se trouvent compris les échanges avec les ports de l'Union situés sur l'océan Pacifique, autrement dit avec la Californie, dont le commerce extérieur n'a pris son essor que depuis l'époque de la découverte des riches mines d'or de cette contrée, vers 1849. Cet or n'arrive généralement en Europe qu'après avoir passé par les grandes places de l'Est ou la monnaie des États-Unis. Pour ce qui concerne les marchandises seules, les opérations directes de la France avec la Californie se résument, à partir de la susdite année, dans les valeurs suivantes:

	Importation générale. — Francs.	Mise en consommation. — Francs.	Exportation générale. — Francs.	Produits français exportés. — Francs.
1849.	»	»	2,909,000	2,394,000
1850.	45,000	10,000	7,586,000	6,936,000
1851.	31,000	4,000	8,085,000	7,510,000
1852.	1,000	»	8,828,000	8,337,000
1853.	52,000	49,000	10,325,000	8,466,000

	Importation générale.	Mise en consommation.	Exportation générale.	Produits français exportés.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
1854.	714,000	533,000	9,569,000	8,871,000
1855.	500	12,000	12,314,000	10,966,000
1856.	8,000	41,000	12,026,000	10,063,000
1857.	300	2,500	10,367,000	9,211,000
1858.	24,000	21,000	7,813,000	4,471,000
1859.	100	»	10,459,000	9,471,000
1860.	68,000	68,000	10,724,000	9,908,000
1861.	274,000	279,000	9,088,000	8,152,000
1862.	3,000	141,000	7,308,000	6,383,000
1863.	42,000	42,000	7,724,000	6,857,000

Notre importation directe de San-Francisco, généralement insignifiante, s'est composée principalement de riz, de nacre de perle, de bois de teinture et de viandes salées en 1854, de céréales et de bois d'ébénisterie en 1861 et de graisses en 1863. Nos exportations pour ce port, en décroissance depuis 1855, année de l'apogée pour ce commerce, comprennent les mêmes objets que nos autres envois à destination des États-Unis. Les vins et les eaux-de-vie, les tissus et effets d'habillement, les poteries et les verreries, le poisson mariné et les huiles y dominent.

Les opérations directes du Royaume-Uni avec la Californie s'élèvent à des chiffres plus considérables. Elles ont atteint leur maximum en 1860 à l'exportation et en 1861 à l'importation de la Grande-Bretagne, comme on le verra par le relevé suivant, qui ne remonte pas toutefois au delà de 1855, ce commerce n'ayant commencé que depuis lors à former l'objet d'un chapitre distinct dans le contrôle britannique :

	Importation.	Exportation.
	Liv. st.	Liv. st.
1855.	66,290	27,698
1856.	33,642	18,132
1857.	1	18,418
1858.	14,583	521,366
1859.	28,876	459,622
1860.	18,689	624,997
1861.	705,572	430,928
1862.	355,846	375,462
1863.	527,877	525,210
Soit francs. . .	13,197,000	13,130,000

L'importation consiste principalement en céréales ; elles y ont figuré pour une valeur totale de 671,000 liv. st. en 1861, de 267,000 en 1862 et de 435,774, représentant 168,946 quarters de froment et

23,860 quintaux de farine, en 1863. Du guano, de la cochenille, du suif, de la laine, du minerai d'argent, du mercure, du bois, etc., ont formé les accessoires de ces envois. Quant à l'exportation du Royaume-Uni pour la Californie, les cotonnades, toiles et lainages, vêtements, fers, poteries, verreries, merceries, sacs vides, bières et vins en constituent les principaux éléments. En somme, les marchandises tirées des entrepôts britanniques ne sont comprises, en 1863, que pour 24,179 liv. st. dans ces expéditions directes.

La monnaie des États-Unis établie à San-Francisco déploie, depuis quelques années, une grande activité. Elle a frappé, en espèces d'or seulement, une somme de 11,157,000 dollars en 1860 et de 15,630,000 en 1861. Si la production totale des mines d'or de la Californie, que l'on estimait en 1862 encore à environ 32,500,000 dollars, a diminué, cette réduction paraît devoir être attribuée non à l'épuisement des richesses aurifères de ce pays, mais à la transformation de l'industrie des mines, qui s'y est portée des anciens *placeres* dits de surface aux quartz aurifères, dont l'exploitation exige de grands travaux préparatoires.

La Californie possède et exploite, d'ailleurs, en outre des mines d'argent, un vaste et riche gisement de minerai de cuivre, qui s'étend sur une longueur de plus de 60 milles, quatre mines de mercure, dont le produit a dépassé, en 1861, 45,000 flacons, soit 1,531,000 kilogrammes, ou 6,753,000 fr. en valeur; enfin, de vastes mines de lignite, dont plusieurs sont déjà ouvertes et travaillées.

La culture des céréales et des légumes de toute espèce réussit admirablement, en Californie. Dans la partie méridionale du pays, la canne à sucre, le tabac et le coton viennent très-bien aussi, mais ne sont encore plantés que sur une petite échelle, tandis que la viticulture et la fabrication des vins et eaux-de-vie se développent à merveille dans le comté de Los Angeles, où la ville du même nom, centre d'une immense région minière, avec le port de San-Pedro, commence également à prendre un certain essor commercial.

Ajoutons que la Californie, après avoir associé les travaux de l'agriculture à ceux des mines, tend depuis quelques années à s'approprier également diverses branches d'industrie, afin de s'affranchir de plus en plus de la dépendance des autres pays. Celles dont il

importe le plus d'y signaler les progrès sont les fonderies et les ateliers de construction mécanique, les moulins à farine, la distillation du whiskey et les brasseries, le raffinage du sucre et la fabrication des pâtes d'Italie, celle des cordages et la construction des navires, la carrosserie, la fabrication des meubles et la manufacture d'étoffes et de couvertures de laine[1].

Par suite de la crise séparatiste, la culture du coton, fondée sur le régime de travail de l'esclavage, s'est trouvée, comme on sait, presque entièrement désorganisée dans les États du Sud. Dans un espace de temps de près de deux années et demie, c'est-à-dire du 1er septembre 1861 à la fin de janvier 1864, il n'est parvenu à la Nouvelle-Orléans que 55,788 balles de coton, ou la vingtième partie environ de la récolte d'une année commune avant la guerre. Une décision du gouvernement fédéral frappait même d'un droit de 25 dollars toute balle de coton importée du Sud dans les États du Nord, quelle que fût sa destination ultérieure. Depuis le triomphe complet de ce dernier, qui a prononcé et poursuit l'émancipation générale des noirs, on se demande s'il sera possible de rétablir cette culture, si importante pour l'industrie européenne, dans des conditions profitables, ou si les exigences d'une situation nouvelle n'obligeront pas à y renoncer définitivement dans ces mêmes contrées, longtemps sans rivales pour l'abondance comme pour l'excellence de leur production cotonnière? On peut se demander aussi si l'Union, revenue à l'état de paix, persistera dans le maintien de ces restrictions douanières qui n'y ont pas fait moins de tort au débit des articles manufacturés d'Europe que les ravages de la guerre même? Mais n'anticipons pas sur les choses de l'avenir, qui ne peut tarder à nous fixer sur ces deux points.

---

1. Pour de plus amples renseignements statistiques et commerciaux sur la Californie et les autres parties de l'Union en général, voyez *Annales du commerce extérieur*, ÉTATS-UNIS, F. C., nos 1 à 40.

CHAPITRE IV.

COMMERCE AVEC LES PAYS DU CENTRE ET DU NORD DE L'EUROPE.

Bien qu'après la France et l'Angleterre, les États-Unis figurent en tête des tableaux du commerce publiés par le *Board of Trade* et l'administration des douanes françaises, les échanges avec le vaste groupe des contrées du centre et du nord de l'Europe ont acquis, en raison de l'étendue territoriale de celles-ci mêmes et de leur population, pour la Grande-Bretagne comme pour la France, une importance qui, en bloc, l'emporte sur celle du commerce transatlantique de ces deux pays.

Le groupe dont nous avons à traiter ici comprend d'abord trois pays d'inégale grandeur, mais tous les trois limitrophes de notre frontière de terre du côté de l'est et du nord-est: c'est nommer la Suisse, la Belgique et, entre ces deux, l'Allemagne, aujourd'hui presque synonyme de l'association commerciale et douanière appelée *Zollverein*, que la Prusse vient d'y reconstituer; puis viennent s'y ranger, sur la mer du Nord, le royaume des Pays-Bas, le Hanovre et le duché d'Oldenbourg, réunis depuis 1854 au Zollverein, Brême et Hambourg, les deux villes anséatiques les plus importantes et les principaux entrepôts maritimes de l'Allemagne; le Danemark avec les duchés allemands de Holstein-Lauenbourg et de Schleswig, que la guerre vient d'en séparer; la Norvége et la Suède, riveraine comme le Danemark de la même mer d'un côté et de la Baltique de l'autre; ensuite, sur le littoral allemand de cette dernière, Lubeck, déchue de son ancienne splendeur et maintenant presque réduite à son commerce avec la Russie, le Mecklembourg, que l'obstination de ses hobereaux à l'esprit étroit empêche également encore de se rallier au Zollverein, et la Prusse, âme et tête de celui-ci, qui s'étend ainsi depuis les bords de la Moselle et du Rhin jusqu'à ceux de la Basse-Vistule et du Mémel; enfin, toute la Russie septentrionale, depuis la Pologne, les provinces baltiques et la Finlande jusqu'aux pays du littoral de la mer Blanche, avec le port d'Arkhangel, et au delà.

Additionnés, les échanges des deux grandes puissances de l'Occi-

dent avec les divers pays de cette vaste arène commerciale présentent, nous l'avons déjà dit, un chiffre supérieur à celui du trafic de nos ports avec ceux du Royaume-Uni, supérieur même à l'immense commerce de ces derniers avec ceux de l'Union américaine. Mais il y a cette différence à observer que les relations de la Grande-Bretagne avec le centre et le nord de l'Europe sont, comme la totalité de son commerce extérieur, exclusivement maritimes, tandis que celui de la France avec la même région continentale s'effectue en majeure partie par la voie de terre. Il faut, en outre, considérer que l'organisation actuelle du contrôle des douanes ne permet pas de déterminer exactement, en particulier, l'importance du commerce propre de la France ou du Royaume-Uni avec chacune des contrées de la région dont il s'agit. Les chiffres qu'il donne n'indiquent, par le fait, que la somme des importations et des exportations opérées par la frontière de chacune d'elles. Or, dans presque tous ces chiffres, le transit entre pour une large part. Ainsi une grande partie des envois de marchandises qui traversent le territoire belge est destinée à la Hollande, à l'Allemagne septentrionale, aux villes anséatiques, à l'Autriche, à la Russie même, ou provient de ces contrées. De même la Suisse et la frontière de l'Allemagne méridionale, par laquelle la France confine avec le duché de Bade, la Bavière et la Prusse rhénanes, offrent passage à une foule de marchandises circulant entre nos départements de l'Est, l'Autriche et la Haute-Italie. La Hollande aussi est un pays de transit pour un grand nombre d'envois d'Angleterre, finalement destinés à la Belgique et à l'Allemagne rhénane; d'autres, de la même provenance, remontent l'Elbe de Hambourg à destination de l'Autriche, et c'est par l'intermédiaire de ce port que le Nord scandinave s'approvisionne en partie d'articles français. Personne non plus n'ignore qu'aux foires de Leipzig les marchands de la Russie, des Principautés danubiennes et de toute l'Europe orientale viennent acheter de seconde main quantité des mêmes articles.

La Suisse, la Belgique et l'Allemagne, les trois pays les plus industrieux du continent, avec la France, et les plus voisins de celle-ci, étaient aussi, après l'Angleterre et après les États-Unis, antérieurement au coup porté par la guerre d'Amérique à nos relations

avec ces derniers, ceux avec lesquels nous faisions, dès lors, le plus d'affaires. Dans notre commerce général, le troisième rang appartenait à la Suisse, le quatrième à l'Allemagne et le cinquième à la Belgique; mais dans le commerce spécial, la Belgique, c'est-à-dire notre trafic propre par la frontière belge, à l'exclusion des entrées et sorties du double transit français, primait l'Allemagne et la Suisse.

Cette dernière contrée, en raison de sa position méditerranée, est inabordable pour le commerce direct de la Grande-Bretagne; mais dans tous les autres pays du groupe, nous rencontrons la concurrence anglaise, sur laquelle nous n'avons l'avantage de la supériorité, pour le chiffre des échanges, qu'avec la Belgique. En Hollande, en Russie et dans les États scandinaves, le commerce britannique l'emporte plus ou moins sur le nôtre, et, jusqu'en 1860, son trafic avec l'Allemagne, même en n'y comprenant que les opérations directes, assignait encore à cette contrée, dans le mouvement général des échanges de marchandises du Royaume-Uni avec l'étranger, un rang supérieur à celui de la France, qui ne l'a dépassée qu'à la faveur du régime conventionnel établi par le traité du 23 janvier de cette année. Mais notre commerce avec la plupart des pays du continent européen, ainsi que l'écoulement qu'y trouvent nos produits, s'est en général accru, depuis une douzaine d'années, dans une bien plus forte proportion que leurs échanges avec l'Angleterre et le débouché de ses propres articles sur les mêmes marchés. Grâce à la rapidité de ces progrès, notre infériorité diminue d'année en année.

Les traités de commerce et de navigation successivement conclus, sur un pied de réciprocité conventionnelle, avec la Belgique, l'Italie, l'Association allemande, les villes Anséatiques et le Mecklembourg, la Suisse, la Suède et la Norvége, traités en pleine vigueur depuis le second semestre 1865, ne peuvent que hâter encore la marche de ce développement de relations et d'échanges, par la suppression des entraves qui le gênaient sur toute la ligne de nos frontières de l'Est, ainsi que dans l'intercourse maritime avec certains de ces pays. Tous ces contractants, comme l'Angleterre elle-même, jouiront désormais en France, pour leurs produits, de tous les avantages du traitement de la nation la plus favorisée, et nous feront bénéficier d'avantages équivalents, sur leurs propres marchés.

Suisse.

Un des plus remarquables et plus frappants exemples de ce que peut l'activité mercantile sur le développement de toute la prospérité intérieure d'un pays, même dans les conditions naturelles les moins favorables à l'extension de ses débouchés, nous est offert par la Suisse.

Ce petit pays, qui ne renferme que 2,510,000 habitants (1860), sur une étendue de 739 $^1/_2$ lieues carrées géographiques de 15 au degré, ou 4,073,000 hectares, est un des plus florissants du monde par son importante fabrication de tissus et rubans de soie, de mousselines et autres cotonnades légères, d'horlogerie, d'orfévrerie et de bijouterie, ainsi que de fromages. Zurich et Bâle, Saint-Gall, Neuchâtel, Genève et le pays de Gruyère en sont les principaux centres de production. La Suisse peut se vanter d'être entrée, depuis longtemps, dans la voie la plus libérale, en matière de douanes et de tarifs, et d'avoir recouru moins que tout autre pays, aux mesures d'une protection artificielle. Ainsi, ne parvenant à placer ses cotonnades chez elle, par suite de la concurrence anglaise et française, elle ne s'est pas découragée, mais appliquée avec d'autant plus d'ardeur et, finalement, avec le plus grand succès en concentrant tous ses efforts sur le perfectionnement de certaines spécialités, à en écouler les produits sur les marchés lointains de l'Orient et de l'extrême Orient, de l'Amérique et des Indes. C'est dans l'intelligence, l'habileté et l'ubiquité commerciales des Suisses qu'est principalement le secret de la prospérité de leur industrie manufacturière, qui marche de front avec le développement constant des relations de leur commerce.

Parmi les bienfaits matériels de la nouvelle constitution fédérale du 12 septembre 1848, il faut signaler la suppression de tous les péages intérieurs et leur translation générale à la frontière extérieure de la confédération. La base du régime actuel de l'importation, de l'exportation, du transit et de l'entrepôt, en Suisse, est la loi fédérale du 27 août 1851, en vigueur depuis 1852, mais dont le tarif subit ensuite diverses réductions, portant principalement sur les droits à l'importation des fers et à l'exportation des écorces à tan, ainsi que

sur les droits de transit[1]. Les droits de la douane fédérale, généralement modiques, sont perçus, soit à raison du poids par quintal de 50 kilogr. ou collier de 750 kilogr., soit par pièce, soit à raison de la valeur. De plus, les dix-huit cantons autres que ceux de Zurich, d'Appenzell, de Thurgovie et de Neuchâtel, perçoivent chez eux des droits de consommation locale, qui varient, sur les vins et les boissons spiritueuses, eaux-de-vie, esprits et liqueurs.

Le système métrique suisse pour les poids et mesures, dit système du concordat, établi le 17 août 1835 dans une partie de la confédération, n'est en vigueur dans tous les cantons que depuis 1857. Ce système, qui diffère à bien des égards du système métrique français, a prévalu comme ayant l'avantage d'être en parfait accord avec celui du grand-duché de Bade, qui entretient des rapports journaliers avec la Suisse, sur toute la frontière septentrionale de celle-ci. Le pied suisse, subdivisé en 10 pouces et 100 lignes, y est de 3 décimètres, la lieue de 16,000 pieds ou 4,800 mètres, le quintal de 100 livres ou 50 kilogr., le pot ou *mass*, adopté par la plupart des cantons, de 1 litre $^1/_2$.

Aux anciennes monnaies suisses, la loi du 7 mai 1850, sur les monnaies fédérales, substitua le franc de France, avec sa division, le centime, en donnant à ce dernier le nom de *rappe*. Depuis, une loi du 31 janvier 1860 a admis les pièces d'or françaises, à leur valeur nominale, taux légal et cours réel en France, comme monnaie légale en Suisse aussi, et prescrit de frapper, comme monnaies de crédit divisionnaires, au taux inférieur de $^8/_{10}$ de fin, des pièces en argent de 2 francs, 1 franc et un demi-franc.

Dès le 30 juillet 1855, la confédération avait conclu avec les États-Unis d'Amérique un traité, de l'interprétation duquel il résulte clairement que les marchandises suisses importées sous pavillon français dans les ports de l'Union, doivent y être traitées comme marchandises françaises.

Les négociations depuis longtemps engagées entre la France et la Suisse aboutirent, le 30 juin 1864, à la conclusion d'un traité de

---

1. Voir aux *Annales*, SUISSE, L. C., n°s 4 et suivants; puis, dans le même recueil, sous la rubrique PAYS ÉTRANGERS EN GÉNÉRAL, n° 1, p. 5, et n° 4, p. 6.

commerce, accompagné d'une convention pour la garantie réciproque de la propriété littéraire, artistique et industrielle dans les deux pays[1]. Ce traité, conclu pour douze ans avec clause de tacite reconduction, et en général établi sur les mêmes bases que le traité de la France avec la Prusse et le Zollverein, du 2 août 1862, est, comme ce dernier, entré en vigueur le 1er juillet 1865, sauf l'admission des gazes et mousselines suisses en France, au droit de 10 p. 100 de leur valeur, ajournée au 1er janvier 1868. A cet effet, nos prohibitions ont été levées et nos droits à l'entrée remaniés en faveur des produits suisses. En outre, notre droit de sortie sur les chiffons sera graduellement abaissé, de 9 fr. en 1866 à 6 en 1868 et 4 en 1869, dans l'intérêt du pays voisin. Celui-ci, de son côté, nous fait des concessions à l'entrée sur les ouvrages en métaux, toiles métalliques, armes et instruments de précision, sur divers produits chimiques, le soufre raffiné, les bois d'ébénisterie, les meubles, les glaces et bouteilles de verre, le papier, les livres en toutes langues et les gravures, la passementerie, la toile cirée, les suifs et graisses, la stéarine et la cire, les bougies, les huiles grasses, la marée et les viandes, le beurre et les fromages, les vins en bouteilles, les eaux-de-vie et liqueurs, le chocolat, etc.; à la sortie, sur les bois, le tan et les peaux brutes. Les dispositions de ce traité, qui contient aussi des stipulations sur l'établissement des Français en Suisse et des Suisses en France, sont également applicables à l'Algérie, sous la condition que les marchandises suisses ne pourront y être importées qu'en transitant par la France.

En Suisse, non plus que dans le Zollverein, le contrôle des douanes, tel qu'il est établi sur l'entrée et la sortie des marchandises, ne permet d'en évaluer le mouvement général exact. Cependant on peut conclure, avec certitude, des données officielles que l'on a sur le montant des échanges de la France, de l'Italie et de l'Autriche avec la confédération helvétique, et de ce que l'on sait, en outre, de l'importance du trafic de celle-ci avec l'Allemagne, que la valeur annuelle de l'ensemble du commerce extérieur de la Suisse dépasse

1. Voir *Annales*, France, L. C., n° 226, pour les textes, et Suisse, n° 15, pour les tarifs spéciaux qui nous sont appliqués dans ce pays.

aujourd'hui largement un milliard de francs, dans lequel une forte part revient néanmoins au transit, qui se croise sur le territoire de cette contrée entre les quatre grands pays qui l'entourent.

Voici la progression du mouvement général des opérations de la France avec la Suisse, depuis 1827 :

MARCHANDISES.	1827-1836.	1837-1846.	1847-1856.	1847-1856.	1857-1861.	1862.	1863.
Commerce général.	(Valeurs officielles en millions de fr.)			(Valeurs réelles en millions de francs.)			
Importations. . . .	33.6	80.5	161.0	152.8	217.9	238.8	330.9
Exportations. . . .	52.9	94.2	117.6	113.1	254.0	295.0	319.4
Totaux. . .	86.5	174.7	278.6	265.9	471.9	533.8	650.3
Commerce spécial.							
Importations. . . .	12.9	22.8	29.7	33.1	51.2	58.6	64.9
Exportations. . . .	29.6	41.8	56.7	55.3	116.8	137.8	173.3
Totaux. . .	42.5	64.6	86.4	88.4	168.0	196.4	238.2
Numéraire.							
Importations. . . .	4.7	6.1	7.4	—	4.2	8.1	14.2
Exportations. . . .	7.4	7.9	19.0	—	15.4	20.4	27.9
Totaux. . .	12.1	14.0	26.4	—	19.6	28.5	42.1

Dans nos opérations en marchandises avec la Suisse, le transit l'emporte, en valeur, sur les échanges de notre commerce propre. Ce dernier s'est élevé, de moins de 37 millions de francs en 1827, à plus de 238 en 1863, année dans laquelle il atteignit son maximum, tandis que l'ensemble de nos échanges par la frontière suisse a été porté par un développement encore plus extraordinaire du transit français, la même année, à plus de 650 millions, ou douze fois le chiffre de 1827. Ce transit, représentant près des deux tiers du trafic, comprend, d'une part, les produits suisses, tels que soieries, cotonnades, horlogerie, orfévrerie et bijouterie, fromages, ouvrages en paille, passementeries, cigares, etc., envoyés soit en Angleterre et dans les pays transatlantiques par la voie du Havre, soit dans les pays du Levant et du Ponant, par celle de Marseille: marchandises formant, avec les soies d'Italie qui viennent s'y ajouter, plus des trois quarts de nos importations de Suisse; de l'autre, il comprend les lainages et cotonnades, les cotons, les soies gréges d'Orient, les fers anglais, les filés de toute sorte, les ouvrages en métaux, les cafés, les huiles, les armes de guerre et de commerce, les machines, etc., que ce pays reçoit d'outre-Manche, d'Amérique et de différentes

autres contrées, principalement par l'entremise des mêmes ports, et qui forment, ensemble, aussi beaucoup plus que la moitié de nos envois en Suisse. Cependant, notre exportation de produits nationaux, à destination de cette contrée, a quintuplé depuis 1847, en valeur.

On éprouve d'autant plus de satisfaction à constater ce fait que la Suisse a été, de tout temps, un pays de liberté, commercialement aussi, et que le progrès des échanges y a toujours été favorisé surtout par l'absence d'entraves artificielles du régime de douane. Quant à notre consommation de produits suisses, elle n'avait encore fait que doubler, de 1847 à 1860; en 1863 seulement elle atteignit près de 65 millions, pendant que la valeur du débouché de cette contrée, pour nos produits, dépassait 173 millions.

Parmi les produits que la Suisse fournit à la consommation française, les matières premières ont figuré, en 1863, pour plus de 48 millions, les denrées alimentaires pour 9 $^1/_2$ et les objets fabriqués pour 7 $^1/_4$ seulement, tandis que les articles de manufacture française ont compté pour 63 millions de francs, et les produits naturels de notre territoire, ou naturalisés en France par l'accomplissement des formalités de douane, même pour 110 $^1/_2$ millions dans nos envois à la Suisse.

Voici les chiffres du mouvement des articles principaux de notre trafic avec la Suisse, dans les dernières années :

1° *A l'importation en France.*

	Importation générale.			Mise en consommation.		
	1861.	1862.	1863.	1861.	1862.	1863.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Soieries	69,830,000	93,470,000	131,475,000	1,308,000	1,097,000	743,000
Cotonnades	18,316,000	24,653,000	38,337,000	8,000	12,000	14,000
Horlogerie	22,851,000	24,732,000	28,164,000	5,083,000	4,619,000	4,444,000
Orfévrerie et bijouterie	7,074,000	6,634,000	8,160,000	122,000	122,000	125,000
Bourre de soie	10,874,000	11,740,000	14,406,000	8,640,000	10,208,000	12,760,000
Soie écrue	9,081,000	13,003,000	11,794,000	3,990,000	5,530,000	6,047,000
Bois communs	15,583,000	13,062,000	17,380,000	15,171,000	13,019,000	17,331,000
Cendres et regrets d'orfévre	4,313,000	2,630,000	2,839,000	4,313,000	2,630,000	2,839,000
Bestiaux	7,015,000	8,070,000	6,092,000	7,015,000	8,038,000	6,078,000
Fromages	7,802,000	5,258,000	5,397,000	1,727,000	1,254,000	1,037,000
Peaux brutes	8,118,000	2,896,000	2,802,000	2,547,000	2,375,000	2,358,000
Cigares	8,045,000	6,088,000	10,743,000	41,000	56,000	28,000
Beurre	1,487,000	1,461,000	1,345,000	1,484,000	1,461,000	1,310,000
Froment	1,438,000	421,000	»	1,402,000	333,000	»

2° *A l'exportation de France.*

	Mouvement général de sortie.			Produits français exportés.		
	1861.	1862.	1863.	1861.	1862.	1863.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Coton en laine	25,876,000	28,074,000	39,916,000	17,402,000	11,398,000	12,306,000
Soies gréges	30,607,000	44,104,000	32,069,000	2,113,000	1,583,000	20,624,000
— moulinées	9,018,000	16,013,000	4,866,000	6,233,000	6,895,000	8,890,000
Vins	19,640,000	23,074,000	20,030,000	19,451,000	22,928,000	19,849,000
Grains et farines	10,884,000	4,056,000	16,511,000	8,823,000	2,736,000	5,674,000
Lainages	27,968,000	31,372,000	35,381,000	12,928,000	13,418,000	15,777,000
Cotonnades	11,515,000	9,739,000	9,531,000	3,187,000	2,797,000	4,564,000
Soieries	10,920,000	10,136,000	9,611,000	8,960,000	7,986,000	7,880,000
Sucre raffiné	7,116,000	6,919,000	7,936,000	5,783,000	5,903,000	6,606,000
Fer et acier	7,386,000	10,487,000	8,494,000	171,000	132,000	58,000
Outils et ouvrages en métaux	11,641,000	12,061,000	10,428,000	2,682,000	2,803,000	2,861,000
Café	7,963,000	9,324,000	10,280,000	4,000	4,000	2,000
Fils de toute sorte	4,913,000	5,981,000	8,720,000	664,000	1,012,000	1,864,000
Vêtements et lingerie	4,101,000	4,801,000	4,249,000	3,577,000	4,093,000	3,435,000
Huiles fixes	5,313,000	6,623,000	6,894,000	785,000	1,703,000	1,572,000
Peaux ouvrées	2,193,000	2,471,000	2,681,000	1,982,000	2,256,000	2,407,000
Machines et mécaniques	2,885,000	2,430,000	4,035,000	453,000	541,000	657,000
Bestiaux	8,003,000	6,549,000	6,822,000	7,553,000	5,826,000	6,779,000
Peaux préparées	2,416,000	3,256,000	4,840,000	2,286,000	3,012,000	4,110,000
Mercerie et boutons	3,032,000	3,678,000	3,823,000	2,946,000	3,561,000	3,174,000
Garance	2,623,000	3,115,000	2,478,000	2,623,000	3,105,000	2,469,000
Tissus de lin et de chanvre	2,201,000	2,653,000	3,280,000	419,000	745,000	978,000
Poterie et verrerie	1,568,000	1,220,000	1,445,000	1,342,000	1,157,000	1,263,000
Papier, livres et gravures	1,503,000	1,465,000	1,687,000	1,382,000	1,390,000	1,600,000
Houille crue	1,030,000	1,387,000	2,062,000	1,030,000	666,000	1,012,000
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs	1,622,000	1,288,000	1,863,000	1,156,000	1,213,000	1,104,000

On peut juger, par la comparaison des trois premières colonnes avec les trois dernières, de l'importance de ces principaux objets du commerce entre les deux pays pour notre propre transit, véhicule de presque tout le commerce maritime de la Suisse, qui, n'ayant pas elle-même de ports, emprunte les nôtres de préférence.

Cependant, de même que la Suisse alimente le transit français, notre commerce spécial avec elle ajoute beaucoup, de son côté, au transit suisse, par les soies et autres produits d'Italie, destinés à notre consommation, comme par les envois de produits français, destinés à cette contrée et à l'Allemagne méridionale, qui prennent la voie du territoire helvétique.

Dispensons-nous d'énumérer une multitude d'articles d'un intérêt secondaire, dont les rapports de voisinage amènent journellement l'échange entre les cantons occidentaux et nos départements limitrophes, sur une frontière qui s'étend du lac Léman et de la Savoie, le long du Jura, jusqu'à l'Alsace et au Rhin.

Belgique.

Ce petit royaume, qui ne compte pas moins de 4,782,000 habitants (1861), sur le faible espace de 536 $^1/_2$ milles carrés géogra-

phiques, ou 2,945,500 hectares, est peut-être, toutes proportions gardées, naturellement le mieux doué de l'Europe, sous le rapport agricole, industriel et commercial, et non moins florissant par la production de son sol, de ses mines et de ses fabriques de draps, de toiles, d'ouvrages en métaux, de machines, d'armes, d'articles de luxe, etc., que par la prodigieuse activité du trafic de ses fleuves, de ses chemins de fer et de son entrepôt maritime d'Anvers.

On peut se faire une idée de l'importance du mouvement commercial de cette contrée par le tableau suivant, qui en résume l'ensemble depuis 1835, d'après le contrôle de ses propres douanes :

MOUVEMENT GÉNÉRAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA BELGIQUE.

(*Valeurs variables selon les cours, en millions de francs.*)

ANNÉES.	Mouvement des marchandises.						Mouvement des espèces et lingots.		
	Commerce général.			Commerce spécial.			Commerce spécial.		
	Importation.	Exportation.	Totaux.	Importation.	Exportation.	Totaux.	Importation.	Exportation.	Totaux.
1835	199.0	160.7	359.7	172.7	138.0	310.7	12.8	6.0	18.8
1836	209.0	165.5	374.5	187.2	144.8	332.0	11.9	11.4	23.3
1837	223.1	155.3	378.4	200.4	129.6	330.0	12.2	9.5	21.7
1838	238.1	193.6	431.7	201.2	156.9	358.1	12.7	12.6	25.3
1839	217.4	175.1	392.5	179.3	137.9	317.2	21.8	25.9	47.7
1840	246.4	183.5	429.9	205.6	139.8	345.4	1.3	0.2	1.5
1841	277.2	211.6	488.8	210.0	154.1	364.1	2.7	0.1	2.8
1842	288.4	202.0	490.4	234.2	142.1	376.3	0.6	»	0.6
1843	294.6	216.4	511.0	222.2	156.2	378.4	2.0	0.1	2.1
1844	307.7	283.6	591.3	203.8	174.5	378.3	3.2	11.4	14.6
1845	367.4	309.6	677.0	234.7	184.7	419.4	12.9	2.7	15.6
1846	328.0	257.6	585.6	217.4	148.8	366.2	10.8	5.1	15.9
1847	392.8	315.8	708.6	240.5	170.7	411.2	15.8	12.1	27.9
1848	276.3	249.6	525.9	182.5	151.5	334.0	20.8	14.3	35.1
1849	405.2	374.8	780.0	206.8	179.0	385.8	39.4	11.1	50.5
1850	423.1	411.3	834.4	221.9	210.1	432.0	33.9	23.4	57.3
1851	418.5	401.2	819.7	218.1	200.1	418.2	47.1	18.2	65.3
1852	512.6	472.7	985.3	266.9	229.9	496.8	23.0	12.6	35.6
1853	589.8	298.2	888.0	587.0	294.4	881.4	54.2	81.1	135.3
1854	651.6	702.7	1,354.3	343.4	389.0	732.4	60.4	62.2	122.6
1855	733.2	694.9	1,428.1	384.5	344.2	728.7	29.8	75.6	105.4
1856	927.4	863.5	1,790.9	435.5	369.8	805.3	32.0	81.7	113.7
1857	927.2	892.0	1,819.2	434.8	414.2	849.0	26.6	195.9	222.5
1858	800.9	743.2	1,544.1	440.2	381.2	821.4	57.6	160.6	218.2
1859	888.9	853.4	1,742.3	451.1	413.3	864.4	87.0	292.8	379.8
1860	923.8	879.6	1,803.4	516.7	470.3	987.0	117.5	212.5	330.0
1861	964.9	845.8	1,810.7	556.8	453.6	1,010.4	63.3	100.3	163.6
1862	1,027.9	939.9	1,967.8	588.8	502.1	1,090.9	31.9	185.9	217.8
1863	1,068.4	991.7	2,060.1	616.3	533.7	1,150.0	14.5	227.9	242.4

Le commerce maritime figure dans le mouvement général des marchandises, en 1863, pour 385 millions de francs à l'importation et pour près de 294 à l'exportation.

Bien que la population de la Belgique ne représente qu'un huitième environ de celle de la France, son commerce général atteint près du tiers et son commerce spécial près du quart de la valeur du nôtre. Depuis 1841, le premier a quadruplé, à la faveur du transit, le second triplé. Aucun pays du monde n'offre un développement d'activité commerciale aussi remarquable, relativement à son territoire.

Les mesures, poids et monnaies, en Belgique, sont légalement les mêmes qu'en France, et les dénominations françaises ont été conservées.

Nous ne reviendrons pas, ici, sur ce qui a déjà été dit ailleurs du régime conventionnel des échanges de la Belgique avec la France, antérieurement au traité de commerce et de navigation du 1er mai 1861, des dispositions de ce traité, qui a établi les rapports entre les deux pays sur les bases libérales de la réforme douanière aujourd'hui presque accomplie, de celui du 23 juillet 1862, de l'Angleterre avec la Belgique, et de la convention du 12 mai 1863, relative au rachat du péage de l'Escaut, dans laquelle la Hollande se trouve également partie intéressée[1].

La législation commerciale de la Belgique a subi d'importantes modifications, depuis 1847. Le régime protecteur, maintenu par le tarif officiel de cette année, a fléchi devant une suite de mesures conçues dans un esprit plus libéral, telles que la suppression définitive du système des droits différentiels, introduits en 1844, de fortes réductions des droits d'entrée sur les denrées alimentaires et beaucoup d'autres articles, le dégrèvement complet ou partiel de la plupart des matières premières à l'importation, l'abolition de presque tous les droits de sortie, ainsi que celle d'une partie des droits de transit, etc. Il n'y a pas de prohibitions à l'entrée en Belgique. La dernière édition officielle du tarif, qui y forme la base du régime général

1. Voir t. I, p. 372, 380 à 383 et 386.

des douanes, est de 1858[1]. Depuis, une loi du 18 juillet 1860 abolit les octrois communaux, remplacés par d'autres taxes, et modifia le régime de l'accise pour les vins, les eaux-de-vie, les vinaigres, les bières et le sucre indigène. De nouveaux droits ont été, par suite, établis sur les vins et les spiritueux étrangers. Le 12 mai 1863, enfin, la Belgique a conclu avec la France une convention additionnelle au traité du 1er mai 1861; quelques modifications de tarif y sont stipulées pour les marchandises françaises importées directement, ainsi que l'admission en franchise des droits de douane, à certaines conditions, pour nos sels bruts.

Le mouvement général de notre trafic par la frontière belge présente, sur nos états de douane, la progression suivante :

MARCHANDISES.	1827-1836.	1837-1846.	1847-1856.	1847-1856.	1857-1861.	1862.	1863.
Commerce général.	(Valeurs officielles en millions de fr.)			(Valeurs réelles en millions de francs.)			
Importations. . . .	77.6	103.4	199.4	209.8	225.7	321.3	360.7
Exportations. . . .	56.3	54.3	121.7	127.9	181.0	229.9	245.3
Totaux. . .	133.9	157.7	321.1	337.7	406.7	551.2	606.0
Commerce spécial.							
Importations. . . .	65.0	88.9	116.6	139.2	177.3	259.3	267.7
Exportations. . . .	50.2	45.3	108.4	115.3	165.4	206.4	210.6
Totaux. . .	115.2	134.2	225.0	254.5	342.7	465.7	478.3
Numéraire.							
Importations. . . .	43.4	28.7	51.0	»	38.2	32.7	26.2
Exportations. . . .	11.4	2.8	39.0	»	91.0	59.6	31.5
Totaux. . .	54.8	31.5	90.0	»	129.2	92.3	57.7

Notre commerce spécial avec et par la Belgique, présente encore un total supérieur aux données correspondantes de nos états de douane, sur les échanges que nous effectuons, dans les mêmes conditions, avec la Suisse ou l'association allemande, abstraction faite des marchandises que le transit français livre à la frontière de ces divers pays, ou en reçoit. Dans le mouvement général de notre trafic par la frontière belge en particulier, ce transit, en 1863, a dé-

1. Voir aux *Annales*, BELGIQUE, L. C., n° 53, pour ce tarif, et nos 54-58, pour les modifications qui y ont été apportées, les régimes spéciaux introduits par les traités subséquents et toutes les dispositions particulièrement applicables à la France, en matière de douane et d'accise.

passé 93 millions à l'entrée et 34 $^1/_2$ à la sortie. De l'autre côté, les états de douane de la Belgique évaluent comme il suit, pour la même année, le commerce de cette contrée avec la France (en millions de francs) :

Importation : 290 $^1/_2$, dont 157 pour la consommation belge;

Exportation : 301 $^1/_2$, dont 187 $^1/_2$ en produits belges.

Ici le défaut de concordance avec les résultats du contrôle français ne saurait étonner pour le commerce spécial, dont l'objet n'est évidemment pas le même dans les deux pays et qui, chez nous, exclut bien le transit français, mais non les marchandises afférentes au transit belge, ou provenant de celui-ci. Cependant il ne reste pas moins une énigme pour les chiffres du commerce général. Bornons-nous à le faire observer, en passant, et à rappeler que, depuis 1857, nos douanes ont cessé d'attribuer au pays de transit les envois par chemins de fer internationaux, dont la provenance originaire ou la destination ultérieure est positivement déclarée. (Voir tome I, p. 420.)

La valeur assignée à notre commerce propre avec la Belgique, n'en a pas moins triplé en quinze ans, et la conclusion de notre dernier traité de commerce avec ce pays, a surtout imprimé une activité extraordinaire à ce mouvement d'échanges, de 1861 à 1863, en portant le chiffre de notre consommation de marchandises belges, de moins de 224 à près de 268 millions, et celui de l'exportation, stationnaire depuis cinq ans, des produits français par la frontière belge, de moins de 158 à plus de 210 $^1/_2$. La France a fait entrer dans sa consommation, en 1863, pour plus de 191 millions de francs de matières nécessaires à l'industrie, près de 50 $^1/_2$ de denrées et 26 d'objets manufacturés venant de Belgique; à l'exportation de nos produits, au contraire, les objets fabriqués figurent pour une valeur de près de 103 à 108 millions dans le total, à côté des produits naturels.

Quant à l'influence du traité sur le mouvement des principaux articles de ces diverses catégories, elle ressort des comparaisons suivantes, qui permettront de juger, en même temps, de l'importance croissante de l'industrie et du commerce belges pour le transit français.

1° *Importation en France.*

	Entrée.			Mise en consommation.		
	1861.	1862.	1863.	1861.	1862.	1863.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Houille crue	55,418,000	51,381,000	51,648,000	53,692,000	51,244,000	51,466,000
Coke	6,802,000	9,575,000	9,548,000	6,802,000	9,569,000	9,547,000
Lin teillé et étoupes	21,240,000	27,108,000	37,438,000	21,204,000	26,974,000	37,430,000
Bestiaux	18,326,000	20,045,000	24.861,000	18,193,000	19,743,000	24,381,000
Grains	14,293,000	16,044,000	5,917,000	13,168,000	15,783,000	5,787,000
Laines	9,459,000	10,346,000	12,718,000	9,353,000	10,279,000	12,496,000
Bois communs	8,045,000	5,350,000	5,481,000	7,650,000	5,162,000	5,291,000
Toile de lin et de chanvre	8,762,000	9,725,000	10,335,000	7,509,000	6,918,000	6,252,000
Zinc	8,694,000	6,770,000	6,161,000	8,591,000	6,770,000	6,113,000
Chevaux	6,572,000	5.142,000	5,944,000	6,271,000	4,909,000	5,722,000
Peaux et pelleteries	5,424,000	4,674,000	4,350,000	5,237,000	4,364,000	4,264,000
Matériaux à bâtir	6,509,000	5,431,000	6,183,000	6,467,000	5.422,000	6,107,000
Cuivre et minerai	3,713,000	8,204,000	6,015,000	3,713,000	8,106,000	5,968,000
Fils de lin ou de chanvre	4,860,000	6,602,000	9,110,000	3,612,000	3,863,000	2,378,000
Minerai de fer	3,143,000	3,676,000	4,071,000	3,143,000	3,676,000	4,071,000
Dentelles de fil	3,414,000	2,882,000	2,815,000	3,062,000	2,776,000	2,563,000
Plomb et minerai	2,122,000	1,506,000	1,983,000	2,122,000	1,499,000	1,983,000
Lainages	9,771,000	22,987,000	40,427,000	394,000	2,118,000	6,612,000
Cotonnades	5,070,000	7,576,000	8,518,000	1,117,000	1,933,000	2,085.000
Armes	11,321,000	12,240,000	13,548,000	1,362,000	1,256,000	1,172,000
Tôle	4,676,000	2,321,000	6,540,000	207,000	24,000	136,000
Fonte brute	3,209,000	4,127,000	3,156,000	1,841,000	3,998,000	3,033,000
Fer en barres et rails	4,408.000	9,908,000	6,183,000	225,000	5,186,000	1,000,000
Soieries	2,291,000	75,000	54,000	200,000	18,000	12,000
Houblon	3,101,000	2,281,000	2,695,000	1,815,000	2,040,000	2,704,000
Machines	1,511,000	2,027,000	2,989,000	861,000	859,000	823,000
Poils de toute sorte	1,066,000	1,061,000	1,629,000	850,000	793,000	1,258,000
Graines oléagineuses	1,272,000	889,000	866,000	1,265,000	770,000	859,000
Regrets d'orfévre	1,937,000	1,061,000	1,761,000	1,937,000	1,061,000	1,761,000
Fils de coton	1,409,000	6,665,000	3,091,000	1,350,000	5,635,000	2,540,000
Charbon de bois	1,450,000	1,589,000	1,593,000	1,450,000	1,589,000	1,593,000
Graines à ensemencer	1,042,000	986,000	1,144,000	1,040,000	986,000	1,144,000
Écossines (pierre)	1,080,000	1,489,000	2,709,000	1,080,000	1,489,000	2,708,000
Mélasse	1,108,000	779,000	877,000	1,072,000	765,000	877,000
Vêtements et lingerie	1,121,000	545,000	370,000	159,000	384,000	165,000
Farine de froment	1,451,000	1,003,000	3,340,000	1,416,000	3,926,000	3,365,000
Outils et ouvrages en métaux	1,114,000	2,779,000	2,693,000	633,000	852,000	598,000
Papier, livres et gravures	1,024,000	1,377,000	1,678,000	814,000	1,234,000	1,558,000
Engrais	1,522,000	2,253,000	2,608,000	1,522,000	2,253,000	2,608,000

2° *Exportation de France.*

	Sortie.			Produits français.		
	1861.	1862.	1863.	1861.	1862.	1863.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Soieries	31,641,000	30,718,000	16,439,000	30,422,000	28,344,000	14,646,000
Lainages	16,896,000	17,932,000	20,947,000	16,543,000	17.852,000	20,794,000
Cotonnades	3,251,000	4,958,000	5,856,000	3,045,000	3,523,000	3,989,000
Mercerie et boutons	8,994,000	10,389,000	11,211,000	8,987.000	10,380,000	11,184,000
Vins	11,713,000	17,134,000	16,741,000	11,708,000	17,122,000	16,720,000
Laines	6,395,000	11,931,000	14,416,000	6,198,000	11,456,000	13,612,000
Bois communs	6,088,000	6,875,000	12,408,000	5,695,000	6,742,000	12,154,000
Vêtements et lingerie	3,565,000	3,729,000	5,176,000	3,529,000	3,667,000	3,858,000
Poterie et verrerie	2,934,000	2,090,000	2,200,000	2,921,000	2,087,000	2,198,000
Papier, livres et gravures	3,090,000	3,781,000	3,640,000	3,048,000	3,727,000	3,605,000
Soie et bourre	3,042,000	3,215,000	3,970,000	2,583,000	2,566,000	3,000,000
Fils de laine	2,111,000	3,850,000	5,959,000	2,110,000	3,833,000	5,940,000
Outils et ouvr. en métaux	3,580,000	4,191,000	9,040,000	2,688,000	3,490,000	4,578,000
Peaux préparées et ouvrées	2,241,000	4,844,000	6,637,000	2,240,000	4,196,000	4,179,000
Beurre	2,350,000	2,468,000	2,628,000	2,350,000	2,466,000	2,628,000
Bestiaux	2,306,000	2,575,000	2,333,000	2,153,000	2,252,000	1,802,000
Tourteaux	2,296,000	2,995.000	2,444,000	2,296,000	2,995,000	2,444,000
Pommes de terre	1,769,000	3,829,000	987,000	1,769,000	3,829,000	987,000
Résines distillées	1,513,000	3,271,000	3,777,000	1,499,000	3,271,000	3,776,000
Garancine	1,958,000	2,582,000	108,000	1,886,000	2,391,000	108,000
Betteraves	1,003,000	3,985,000	304,000	1,003,000	3,985,000	304,000

Parmi les envois de Belgique en France, dont une partie, destinée à d'autres pays, ne fait qu'emprunter notre territoire, figurent des articles provenant de la Prusse rhénane, de l'Allemagne septentrionale et de la Hollande, auxquelles s'adressent aussi une partie de nos expéditions de produits français ou d'origine étrangère par la frontière belge, la Belgique étant, entre ces divers pays et le nord de la France, la grande voie de transit, depuis l'achèvement de notre réseau de chemins de fer septentrional surtout. Ajoutons que notre trafic avec la Belgique a lieu presque entièrement par terre. Le commerce de mer n'y représentait plus, en 1863, que 3,647,000 fr. (sur un total de 314,408,000) en fers et autres métaux, pierres et terres, huile de pétrole, engrais, riz, armes, fils, cotonnades, à l'importation, et 7,692,000 fr. (sur un total de 214,743,000) en vins, résines, huiles, graines oléagineuses et tourteaux principalement, à l'exportation, d'après l'état des valeurs officielles du mouvement général de nos échanges avec cette contrée. Indépendamment des marchandises, le numéraire, dont il a été déclaré, en 1855, plus de 90 millions de francs à l'importation de Belgique en France, et en 1857 plus de 125 ½ à l'exportation de France en Belgique, n'a pas cessé de jouer, dans nos transactions commerciales avec celle-ci, un rôle très-important.

Il n'est pas facile, à cause de la complexité même de notre trafic avec un pays de transit comme la Belgique, d'apprécier les effets du dernier traité conclu avec elle aussi clairement que les résultats de nos opérations avec les îles d'outre-Manche. La Belgique, soumise directement à l'influence de notre langue et de notre voisinage, est d'ailleurs, depuis plus longtemps que l'Angleterre, familiarisée avec l'usage de nos produits; sa capitale, Bruxelles, n'est-elle pas, notamment pour tout ce qui concerne les habitudes de luxe et les modes, le constant satellite de Paris? Il n'en est pas moins vrai que les bienfaits réciproques du traité du 1er mai 1861 ont eu raison des entraves mêmes que les circonstances, déterminées par des causes générales qui restreignent les échanges avec certains pays, ont apportées à son application. En effet, le nouveau tarif établi par cette convention a certainement contribué à répandre l'usage de nos vins en Belgique, comme le prouve hautement le chiffre de 1862;

l'industrie sidérurgique belge aussi s'est bien trouvée du nouveau régime, qui lui a permis d'écouler, la même année, sur le marché français, une quantité considérable de ses fontes et fers.

On ne saurait dire moins, enfin, des lins, des bestiaux et des lainages belges, d'une part, ainsi que de nos bois et résines, de nos propres tissus, les soieries exceptées, de nos merceries et même de nos ouvrages en métaux, de l'autre[1]. L'énorme diminution dans les envois de soieries françaises s'explique par la concurrence que la Suisse nous fait en Belgique, depuis la mise en vigueur du traité conclu le 11 décembre 1862 entre les deux pays. C'est là un point sur lequel il importe d'appeler l'attention.

La valeur des échanges du Royaume-Uni avec la Belgique n'atteint pas à la moitié de celle de notre commerce par la frontière du même pays. Le mouvement de numéraire qui s'y rattache est aussi beaucoup moins considérable. L'importation britannique en marchandises de provenance belge s'est élevée, de 90 $^1/_2$ millions de francs en 1854, à 129 (5,174,221 liv. st.) en 1863; l'exportation des produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni pour la Belgique, de 26 $^1/_2$ en 1847, à 52 $^1/_2$ millions de francs (2,107,332 liv. st.) en 1863. La réexportation des entrepôts de la Grande-Bretagne pour la même destination ajoute, il est vrai, en 1863, près de 74 millions (2,952,391 liv. st.) à ce dernier chiffre, ce qui fait également ressortir une augmentation d'environ 50 p. 100 sur les envois de l'espèce, depuis 1854. En somme, si l'on y comprend les transbordements, de 494,312 liv. st. à l'entrée et de 26,249 à la sortie du Royaume-Uni, en 1863, l'importation totale dépasse 141 et le total des exportations 127 millions de francs, en marchandises. Les états belges, de l'autre côté, évaluent, pour la même année, les chiffres correspondants de l'entrée à 155 $^1/_2$ millions, dont 108 $^1/_2$ ont passé dans la consommation belge, et ceux de la sortie à 185 $^1/_2$, dont 103 $^1/_2$ consistent en produits belges, c'est-à-dire plus haut que les tableaux anglais.

Dans le mouvement général de 1863, les soieries, d'origine allemande pour la plupart, ont figuré, à l'importation du Royaume-Uni,

1. Faute d'espace nous renvoyons, pour l'analyse plus détaillée des conséquences du traité franco-belge, aux *Annales*, BELGIQUE, F. C., n°s 16 et 17.

pour environ 1,012,000 liv. st., le lin et les étoupes pour 563,000, le beurre pour 377,000 (408,000 en 1860), les fils de laine peignée non teints pour 589,000, les armes pour 67,000 (224,000 en 1862), le papier pour 217,000, la laine pour 46,000 (472,000 en 1860), le sucre raffiné et candi pour 83,000 (257,000 en 1858), etc. — A l'exportation des produits britanniques, on remarque les tissus de laine pour 299,000 liv. st., les fers pour 131,000, les machines pour 157,000, le cuivre brut et ouvré pour 134,000, les cotonnades pour 190,000, les fils de lin pour 94,000 (157,000 en 1858), la soie moulinée pour 22,000 (131,000 en 1861), les soieries pour 100,000, les déchets de laine et vieilles laines pour 57,000, les tissus de lin pour 34,000, etc. En outre, il a été expédié, la même année, des entrepôts d'Angleterre en Belgique pour 653,000 liv. st. de laines exotiques (1,045,000 en 1861), 1,176,000 de coton, 39,000 (126,000 en 1862) de cuivre, 161,000 d'indigo (212,000 en 1861), 93,000 de cuirs bruts (161,000 en 1860), 84,000 de lard d'Amérique, 115,000 de café et 6,000 de guano (91,000 en 1859), du houblon (43,000 en 1862), du suif (89,000 en 1861), etc. En général, on peut dire que le caractère prédominant de ce trafic est celui d'un commerce d'entrepôt et de rassortiment, favorisé par le voisinage.

Pays-Bas.

La Hollande, sans le grand-duché de Luxembourg, qui, faisant partie de la Confédération germanique, a été englobé dans le réseau des douanes du Zollverein, se trouve aujourd'hui réduite à un territoire de 594 $^1/_2$ lieues carrées géographiques, dont la population, vers la fin de 1862, n'excédait pas 3,416,000 âmes; mais elle dispose en outre, dans les deux Indes et sur la côte occidentale d'Afrique, d'un vaste domaine colonial de 32,253 lieues carrées géographiques, c'est-à-dire trois fois grand comme la France, avec 17,746,000 habitants. Bien qu'elle ait perdu, depuis longtemps, la position dominante qu'elle occupait autrefois dans le monde commercial, et que la Belgique, depuis son affranchissement, l'ait elle-même dépassée par l'accroissement prodigieux de son trafic, le commerce extérieur de la Hollande n'en a pas moins conservé une importance qui lui donne

l'avantage sur celui d'États bien supérieurs à ce petit pays, pour l'ensemble des éléments naturels de la richesse nationale et de la puissance politique. On en jugera par les chiffres suivants, qui résument le mouvement général des échanges du royaume des Pays-Bas avec ses colonies et l'étranger, depuis 1846, d'après les tableaux qu'il publie à ce sujet :

MOUVEMENT GÉNÉRAL DES MARCHANDISES ET ESPÈCES MÉTALLIQUES.

(*Valeurs en florins de Hollande.*)

ANNÉES.	Importations.	Exportations.	Totaux.	Importation déclarée pour la consommation en particulier [1].	Transit déclaré [2].
1846. . . .	255,545,000	210,353,000	465,898,000	162,140,000	92,094,000
1847. . . .	260,721,000	209,037,000	469,758,000	169,465,000	82,742,000
1848. . . .	254,279,000	192,787,000	447,066,000	181,777,000	67,974,000
1849. . . .	275,339,000	217,219,000	492,558,000	180,624,000	89,610,000
1850. . . .	284,415,000	230,002,000	514,417,000	188,381,000	92,253,000
1851. . . .	303,993,000	242,745,000	546,738,000	200,367,000	98,314,000
1852. . . .	322,720,000	272,485,000	595,205,000	205,666,000	115,434,000
1853. . . .	321,052,000	272,802,000	593,854,000	204,945,000	118,159,000
1854. . . .	356,485,000	308,781,000	665,266,000	244,496,000	115,160,000
1855. . . .	342,654,000	314,053,000	656,707,000	249,830,000	96,773,000
1856. . . .	411,741,000	338,248,000	749,989,000	294,142,000	112,440,000
1857. . . .	413,683,000	343,333,000	757,016,000	300,462,000	112,022,000
1858. . . .	416,737,000	330,741,000	747,478,000	313,229,000	99,557,000
1859. . . .	399,670,000	356,049,000	755,719,000	288,699,000	113,488,000
1860. . . .	452,266,000	388,758,000	841,024,000	316,389,000	136,843,000
1861. . . .	469,169,000	401,122,000	870,291,000	335,008,000	127,511,000
1862. . . .	445,587,000	381,383,000	826,970,000	329,387,000	127,687,000
1863. . . .	442,439,000	374,731,000	817,170,000	351,836,000	87,251,000
Soit francs. .	937,970,000	794,430,000	1,732,400,000	745,892,000	184,972,000

1. Y compris, toutefois, nombre de produits exempts de droits, tels que les cafés, notamment, importés à libre disposition, sans déclaration de transit, mais qui n'en sont pas moins réexportés.

2. Les chiffres de cette colonne rentrent dans ceux de l'exportation générale.

Voici quelle a été, dans les chiffres du mouvement général des dernières années, la part du commerce maritime, beaucoup plus important que le commerce de terre, en Hollande.

	Importation par mer.	Exportation par mer.
	Florins.	Florins.
1860.	307,030,000	214,715,000
1861.	339,182,000	208,934,000
1862.	305,973,000	202,381,000
1863.	294,256,000	203,609,000

Quant au mouvement des espèces métalliques et lingots, il a varié

de 33,539,000 florins (maximum) en 1858 à 7,592,000 en 1861, 15,031,000 en 1862 et 15,235,000 en 1863, à l'importation, et de 7,270,000 à 21,417,000, 8,743,000 et 16,326,000 à l'exportation, dans les mêmes années.

Ce sont, après les échanges quotidiens et multiples avec la Grande-Bretagne, les opérations avec les colonies néerlandaises, celles de l'archipel Indien surtout, qui prédominent dans le commerce maritime des Pays-Bas. Ainsi, le trafic avec Java et les autres îles du même groupe, trafic qui s'opère en majeure partie pour le compte du gouvernement hollandais lui-même, figure encore, bien que les dernières années ne lui aient pas été très-propices, dans l'ensemble du commerce extérieur de la métropole, en 1861, 1862 et 1863, pour 88,157,000, 81,518,000 et 80,128,000 florins, à l'importation, et pour 51,570,000, 39,498,000 et 30,101,000 florins à l'exportation de la Hollande. De même, dans le commerce de terre, la part de beaucoup la plus large, à l'entrée comme à la sortie, revient au transit entre la Prusse rhénane et la mer, transit dont les fleuves de la Hollande forment la grande voie, mais qui a également diminué de près de moitié en 1863.

Ce pays s'est distingué dans tous les temps par l'esprit libéral de sa législation en matière de commerce. L'acte du 26 juin 1849 ayant accompli la réforme des lois de navigation en Angleterre, la Hollande s'empressa de suivre cet exemple et de réformer pareillement les siennes, de 1850 à 1855[1]. Le tarif des douanes, inscrit dans la loi du 15 août 1862, en vigueur depuis le 1er novembre suivant, témoigne du même esprit[2]. Déjà les prescriptions de la loi générale sur le transit, du 26 août 1822, avaient été modifiées par un arrêté du 4 octobre 1860[3]. Pour le traité de 1840 et nos autres conventions avec les Pays-Bas, nous renvoyons aux pages 372 et 383 du tome Ier. Plus récemment, une loi du 1er mai 1863, à la suite d'un arrangement avec la France du 1er février de la même année, a réduit, en Hollande, le taux de l'accise sur les boissons distillées étrangères à

1. Voir *Annales*, Pays-Bas, L. C., nos 9 à 13.

2. *Ibid.*, nos 17 et 18.

3. *Ibid.*, no 16.

celui qui venait d'y être adopté, en 1862, pour les boissons distillées indigènes[1]. Quant aux relations avec l'Angleterre, elles suivent encore le régime du traité de commerce et de navigation du 27 octobre 1837, conclu entre celle-ci et les Pays-Bas pour dix ans, avec clause de tacite réconduction.

Les poids et mesures sont ceux du système métrique, mais avec d'autres dénominations.

Ainsi les Hollandais appellent aune (*elle*) le mètre, *palme* le décimètre, *duim* (pouce) le centimètre; *myl* (mille) le kilomètre, *bunder* l'hectare; *mud* ou *zak* (muid ou sac) l'hectolitre, *schepel* (boisseau) le décalitre et *kop* le litre, pour les matières sèches; *kan* le litre et *vat* (tonneau) l'hectolitre, pour les liquides; *pond* (livre) le kilogramme, *gros* le décagramme.

Le last et la tonne de mer équivalent l'un au double, l'autre au simple tonneau métrique. Le last est de la contenance de 30 hectolitres ou mètres cubes.

Le florin de Hollande, subdivisé en 100 cents, vaut 2 fr. 12 c. L'étalon d'argent est la seule base du système monétaire des Pays-Bas.

Rotterdam prime aujourd'hui Amsterdam dans le commerce extérieur des Pays-Bas, qui se concentre principalement dans ces deux ports. Les opérations avec la Grande-Bretagne y dominent sur toutes les autres, par leur importance. Elles comprennent, outre les échanges directs de cette contrée avec la Hollande, tout le transit qui a lieu par la voie de celle-ci, dans les deux sens, entre la partie supérieure du bassin rhénan et les ports britanniques.

Les importations des Pays-Bas dans le Royaume-Uni, d'après les tableaux anglais, se sont élevées, progressivement, de 6,731,000 liv. st. en 1854, à 8,660,000 en 1863; les exportations de ce dernier pour la Hollande, de 6,894,000 à 12,664,000. Les produits britanniques figuraient dans ce chiffre pour 6,325,000 liv. st. (pour 6,435,000 même dans celui de 1861), les marchandises d'entrepôt pour 6,339,000, ce qui permet de juger de l'importance de ce

1. Voir *Annales*, ÉTATS ÉTRANGERS EN GÉNÉRAL, L. C., n[os] 1 à 4, et PAYS-BAS, L. C., n° 19.

genre d'opérations, dont le mouvement a plus que doublé depuis 1859. De 464 $^1/_2$ millions de francs en 1860, y compris les transbordements, le commerce de la Grande-Bretagne avec la Hollande s'est élevé, en 1863, à 548 millions[1]. Quant aux transbordements, ils n'y comptent que pour 525,000 liv. st. ou 13,125,000 fr., à l'entrée, et 75,000 liv. st. ou 1,875,000 fr. environ, à la sortie du Royaume-Uni. Ces réexpéditions pour les ports néerlandais sont, comme on voit, insignifiantes, ayant à peine dépassé 4 millions de francs, même à leur maximum, dans les années 1856 et 1857.

Le Royaume-Uni a reçu de la Hollande pour son propre compte, en 1863, pour 1,371,000 liv. st. de beurre (1,822,000 en 1861), 831,000 de fromage (997,000 en 1860), 1,363,000 de bestiaux, 547,000 de lin et d'étoupe, 363,000 de tabac en feuilles, 208,000 de sucre raffiné et candi, 201,000 de levûre, 120,000 d'avoine, 165,000 d'oignons, 135,000 d'huiles de graines, 184,000 de cotonnades (tissus) et 148,000 de soieries et rubans (de la Prusse rhénane); pour 138,000 de peaux tannées et préparées et 155,000 de vins (257,000 en 1860); puis des laines, article fort important jusqu'en 1860, mais qui depuis paraît avoir changé de route, de l'étain, du zinc, de l'outremer, des denrées coloniales, des soies, des graines, de la garance et de la garancine, du papier, divers articles de transit, provenant des manufactures rhénanes ou belges, etc., etc.

D'autre part, la Grande-Bretagne a dirigé, en 1863, sur la Hollande, pour 3,722,000 liv. st. de coton, 1,179,000 de cotons filés (au lieu de 2,073,000 en 1861), 1,248,000 de fils de laine, 533,000 (676,000 en 1862) de fers, 500,000 (737,000 en 1861) de cotonnades, 528,000 de lainages, 337,000 de soies moulinées, 615,000 de café, 177,000 (382,000 en 1861) d'indigo, 233,000 de fils de lin et 49,000 de fil de jute; pour 157,000 liv. st. d'huile de palme, 179,000 (298,000 en 1859) de soie grége, 215,000 de machines, 107,000 d'huile de lin, 113,000 de peaux brutes, 159,000 d'huile de coco, 171,000

1. D'après les états de commerce officiels des Pays-Bas, 203,739,000 florins ou 432 millions de francs, dont 109,233,000 florins à l'importation et 94,506,000 à l'exportation de la Hollande. Ces évaluations, bien que le numéraire s'y trouve compris, sont, on le voit, fort au-dessous des chiffres de la douane anglaise.

de graine de lin, 74,000 de laine, 93,000 de charbon de terre, etc., etc. Observons que la Hollande était, jusqu'en 1860, après l'Allemagne, à laquelle sont destinés, du reste, une partie des envois ci-dessus mentionnés, en tant qu'ils rentrent dans le transit des Pays-Bas, par les voies fluviales de la Meuse et du Rhin, ou par la voie de terre, le principal débouché européen pour les produits britanniques, débouché d'une importance supérieure même à celle du débit des mêmes produits en France, antérieurement à l'impulsion que ce dernier a reçue, depuis, de notre traité de commerce avec l'Angleterre. Mais, ne perdons pas de vue non plus que la Hollande est une intermédiaire indispensable pour l'approvisionnement des marchés comme pour l'écoulement des produits de toutes les provinces rhénanes et d'une partie de la Belgique.

Dans le commerce de la France avec les Pays-Bas, une partie de nos envois d'articles de luxe, par la voie de terre, se dérobe à toute évaluation, même approximative. Nos tableaux, effectivement, ne mentionnent que les échanges directs par la voie de mer, les marchandises de transit dont la provenance néerlandaise ou la destination pour la Hollande est certifiée par les déclarations des chemins de fer, dans le parcours entre cette contrée et la France sur le territoire belge, et les envois par le Rhin et la Moselle, où le traité du 25 juillet 1840 a assimilé aux ports de mer nos bureaux de douane de Strasbourg et de Sierck, pour la réciprocité accordée au pavillon néerlandais. Mais ce commerce fluvial est toujours resté insignifiant, tandis que le contrôle des chemins de fer a permis de reconnaître qu'en 1862 la partie du transit franco-belge qui leur échoit, dans nos opérations par terre avec le royaume des Pays-Bas, figure, en valeurs officielles, pour 14,960,000 fr. dans le total de nos importations de cette contrée, évalué à 38,344,000 fr., soit 49,535,000 en valeurs réelles, et pour 11,528,000 dans celui de nos exportations pour la Hollande, de 37,981,000 (val. off.), soit 40,003,000 en valeurs réelles. Dans les années précédentes comme aussi dans la suivante, il est vrai, la somme ainsi constatée du trafic de terre et du commerce fluvial n'a guère dépassé, respectivement, à l'entrée en France, 1,987,000 fr. en 1860, 4,823,000 en 1861 et 5,796,000 en 1863, à la sortie de France, 162,000, 205,000 et 4,460,000 (valeurs

officielles). Il n'en faut pas moins conclure que les résultats généraux de ces années ne sont pas exactement comparables avec ceux de la période antérieure à l'extension du contrôle, ni même entre eux. Cependant le commerce maritime, même en présence des nouvelles données qu'y ajoute celle-ci, conserve toujours une très-grande prépondérance dans nos relations avec les Pays-Bas.

En valeurs réelles, le mouvement général de nos échanges de marchandises avec cette contrée s'était élevé, de moins de 24 millions de francs en 1847, à plus de 49 en 1859, à l'importation, et d'un peu plus de 14 à 35 ½ en 1858, à l'exportation de France, sans le commerce de terre, dont il n'était pas tenu compte alors, sur nos états de douane. Depuis lors, il paraît avoir diminué plutôt qu'augmenté, car le contrôle étendu sur le trafic des chemins de fer internationaux, ne porte encore, en 1863, la première qu'à 40,889,000 fr., dont 31,366,000 entrés dans la consommation française, et la seconde qu'à 39,786,000, dont 31,376,000 toutefois en produits français. Les tableaux néerlandais, de leur côté, n'estiment la même année, avec le numéraire, l'importation de France en Hollande qu'à 16,180,000 florins, ou 34,302,000 fr., et l'exportation de Hollande pour France qu'à 11,223,000 florins, ou 23,793,000 fr. Dans le mouvement des deux années précédentes, celle-ci figurait pour 9,390,000 florins en 1862, 11,025,000 en 1861 et 14,487,000 en 1860; celle-là, pour 16,521,000, 16,206,000 et 20,429,000 florins, respectivement. Là encore le contrôle, celui de la sortie de Hollande surtout, qui ne porte que sur l'exportation maritime, se montre peu d'accord avec le nôtre; cependant, ses résultats confirment ce que nous avons dit plus haut de la diminution de nos échanges par mer avec les Pays-Bas. Faisons remarquer, à ce sujet, que de forts impôts de consommation, dont on poursuit la réforme, neutralisent en partie les dispositions libérales du tarif néerlandais, d'ailleurs un des plus exempts de tendances restrictives au point de vue du régime de douane. Ce sont les difficultés du régime de l'accise qui ont le plus arrêté, jusqu'à présent, la marche de nos négociations avec la Hollande, pour la conclusion d'un nouveau traité de commerce.

Nous avons reçu de la Hollande, en 1863, pour 6,623,000 fr.

(près de 8 millions en 1862) de laine, plus de 7 1/4 de fromages, 1,840,000 (plus de 5 1/2 millions en 1862) de café, 1,607,000 de coton, 2,576,000 (près de 4 millions en 1862) d'étain, plus de 3 1/2 de zinc, 301,000 à peine (au lieu de 1,265,000 en 1862) d'huiles, 1,132,000 de regrets d'orfévre, 1,547,000 de peaux brutes, des outils et autres ouvrages en métaux, des céréales ou des légumes secs et du riz, du sucre brut, du camphre, des épices, des esprits et liqueurs, du tabac fabriqué, du manganèse, du caoutchouc et de la gutta-percha; puis des lainages, des cotonnades, du papier, des livres et des gravures, des bougies stéariques, des armes et d'autres articles de transit. Les laines et les peaux brutes nous ont été en majeure partie expédiées par la voie de terre. Les envois de toile de Hollande n'ont pas dépassé 293,000 fr. dans le mouvement de notre transit, en 1863.

Nous avons, de notre part, exporté en cette année, à destination de la Hollande, pour 6,863,000 fr. (7,212,000 en 1862) de vins, 3,261,000 de café, 1,957,000 de coton, 505,000 (au lieu de 2,480,000 en 1862) de tabac préparé ou fabriqué, 5,328,000 de peaux brutes, tirées en partie de nos entrepôts, 3,430,000 de soieries françaises et 178,000 (en 1862 même pour 2,096,000) de cotonnades, presque toutes étrangères, 1,427,000 de grains, 1,737,000 de résines et 1,073,000 de laines, presque généralement indigènes, 595,000 (au lieu de 1,221,000 en 1862) d'huiles, tirées de nos entrepôts pour la plupart, 1,190,000 de fruits de table, 597,000 de miel, 478,000 d'indigo, plus des vêtements, de la mercerie, des eaux-de-vie, des fromages, de la poterie et de la verrerie, des outils et autres ouvrages en métaux, du poil de chèvre, des graisses de toute sorte, du tabac en feuilles, du papier, des livres et des gravures, des farines étrangères, en 1862 aussi des soies étrangères, des lainages français, etc. Parmi les articles peu encombrants, les tissus et autres de manufacture, doivent être mentionnés comme ayant surtout, et de préférence, employé la voie de terre.

En général, on peut dire que notre commerce maritime avec la Hollande consiste presque exclusivement en matières premières et en denrées, à l'entrée comme à la sortie, où les produits manufacturés figuraient néanmoins, en 1863, pour 10,205,000 fr., dont

9,566,000 d'origine française, mais tombant principalement dans le domaine du trafic des chemins de fer. Avant le déclin qu'il subit, dans les dernières années, ce commerce maritime avait cependant doublé dans l'ensemble, depuis 1847, et s'était même accru de plus de 150 p. 100, au commerce spécial. La somme des marchandises néerlandaises entrées dans notre consommation, avait plus que triplé, d'une part; celle de nos envois de produits français en Hollande, par mer, plus que doublé, de l'autre. Quant au mouvement du numéraire entre les deux pays, il ne paraît guère être considérable. En 1863, cependant, il s'est élevé, dans notre commerce général, à plus de 7,274,000 fr. à l'entrée, mais a été nul à la sortie.

Allemagne.

Zollverein. — Le commerce de la Suisse, de la Belgique et des Pays-Bas, intermédiaires principaux du transit entre l'Angleterre, la France et l'Allemagne, se trouve étroitement lié avec celui de cette dernière contrée, dont le vaste marché occupe toute la partie centrale du continent européen. L'Union commerciale et douanière, appelée Zollverein, embrasse aujourd'hui toute la Confédération germanique, à l'exception de l'Autriche et de la petite principauté de Liechtenstein, des villes anséatiques, du Mecklembourg et des duchés de Schleswig, de Holstein et de Lauenbourg; mais ces trois derniers, que le Danemark, dont ils faisaient partie, vient d'abandonner aux puissances allemandes, ne tarderont probablement pas, dès qu'il aura été statué sur leur reconstitution politique, à être aussi incorporés à l'Union douanière. Quant à la Prusse, elle y figure même pour celles de ses provinces qui sont en dehors de la Confédération. Le Zollverein s'étend ainsi, depuis le Haut-Rhin et les frontières de la Belgique et des Pays-Bas, jusqu'aux confins du royaume de Pologne et au port de Mémel, sur la Baltique. Il comprend, dans ces limites, un territoire de 9,045 milles carrés géographiques, renfermant une population qui s'est élevée, de 32,721,000 âmes en 1855, à 34,670,000 en 1861, dont 18,489,000 pour la Prusse seule, 4,690,000 pour la Bavière, 2,225,000 pour la Saxe royale, 1,878,000 pour le Hanovre, 1,721,000 pour le Wurtemberg, 1,366,000 pour le grand-duché de Bade, et le reste pour les États moindres. C'est,

pour l'étendue du territoire et le nombre des habitants, presque l'équivalent de la France.

Sous le rapport de l'agriculture, des mines et de l'industrie en général, comme sous celui des moyens de communication et de l'activité commerciale, l'Allemagne est au nombre des pays qui ont fait de nos jours les progrès les plus remarquables. D'après la statistique officielle de l'industrie du Zollverein, qui vient d'être publiée, celui-ci possédait, en 1861, 2,235,000 broches pour la filature du coton, 1,118,000 pour celle de la laine cardée et des poils de toute sorte, 252,000 pour celle de la laine peignée, et 134,500 pour la filature mécanique du lin, du chanvre et des étoupes. Il faut y ajouter un effectif de métiers à tisser, pour la fabrication des étoffes de tout genre, relativement encore bien plus considérable, le développement de la filature du pays y ayant été beaucoup devancé par celui du tissage. Comme exemple de la rapidité des progrès de l'industrie du Zollverein, mentionnons aussi l'accroissement de la production du sucre de betterave, qui s'est élevée de 13,416,000 kilogr. en sucre brut, dans la campagne 1840-1841, à 122,839,000 en 1861-1862. En 1858-1859, le rendement avait même atteint 146,674,000 kilogr.

Aucune branche de manufacture n'est d'ailleurs étrangère à l'activité industrielle des pays de l'Association, et même la fabrication des tabacs est une industrie entièrement libre dans toute l'Allemagne, l'Autriche exceptée, où elle forme l'objet d'un monopole de l'État, comme en France.

Les mines du Zollverein ont donné, en 1861, les produits suivants :

Houille		282,660,969	quintaux (de 50 kilogr.).
Lignite		92,446,241	—
Sel		6,818,842	—
Fonte	brute en gueuses	10,635,719	—
	moulée de première fusion	2,417,381	—
Fer en barres et laminé		7,094,826	—
Tôle		865,094	—
Fil de fer		455,553	—
Acier	brut	213,700	—
	fondu et de cémentation	685,177	—
Cuivre	de première fusion	52,043	—
	ouvré	39,979	—
	jaune et laiton	36,480	—
Zinc	en planches et barres	1,171,648	—
	en feuilles	242,283	—
Plomb		572,354	—
Argent		123,426	livres (1/2 kilogr.).

En résumé, les mines, usines métallurgiques et salines de l'Association ont fourni, en 1861, pour environ 134 millions de thaler ou 502 $^1/_2$ millions de francs de produits.

Enfin, le territoire de l'Association comprenait, en 1861, pour les besoins de la circulation des voyageurs et des marchandises, 10,283 milles carrés géographiques de chaussées et 1,482 milles carrés géographiques de chemins de fer en exploitation, avec un matériel de traction de 2,704 locomotives; plus, sur les fleuves, rivières et autres eaux navigables de l'intérieur, 17,374 bateaux à voiles et 254 pyroscaphes et remorqueurs.

Dans l'impossibilité, faute d'espace, de multiplier ici les données sur l'importance du développement des ressources économiques de cette contrée, avec laquelle un traité de commerce, récemment conclu, a pour but de faciliter de plus en plus nos relations, dans l'intérêt mutuel de la prospérité du trafic, bornons-nous à un court aperçu du mouvement général des échanges de marchandises du Zollverein avec tous les autres pays, tout en observant que les états officiels de ses douanes, comme ceux de la Suisse, indiquent seulement la quantité ou le poids, non la valeur des marchandises. Celle-ci a cependant été calculée, sur une base de prix fixe et constante, par M. Junghans, pour la période 1834-1846, et sur les prix moyens de chaque année, à partir de 1850, par M. O. Hubner, à l'*Annuaire statistique* duquel nous empruntons le résumé suivant de l'ensemble du commerce extérieur de l'Union douanière allemande :

COMMERCE PROPRE DU ZOLLVEREIN.

(Valeurs en thaler de Prusse.)

	Importation.	Exportation.	Transit.
1834	105,944,000	143,623,000	74,624,000
1835	111,338,000	140,929,000	70,691,000
1836	128,393,000	170,558,000	49,458,000
1837	136,584,000	156,645,000	43,141,000
1838	153,701,000	176,523,000	54,256,000
1839	152,639,000	185,333,000	54,509,000
1840	167,778,000	182,960,000	58,094,000
1841	181,701,000	189,274,000	54,613,000
1842	188,672,000	162,938,000	54,958,000
1843	212,070,000	163,349,000	63,311,000
1844	209,594,000	175,360,000	74,744,000
1845	219,693,000	178,036,000	63,792,000
1846	221,488,000	170,764,000	69,946,000

	Importation.	Exportation.	Transit.
	—	—	—
1850	181,659,000	172,948,000	78,509,000
1851	185,505,000	178,487,000	83,738,000
1852	196,482,000	185,090,000	89,534,000
1853	203,932,000	251,381,000	105,509,000
1854	269,119,000	334,160,000	121,979,000
1855	315,765,000	308,567,000	167,036,000
1856	350,105,000	318,808,000	146,928,000
1857	354,306,000	353,093,000	144,049,000
1858	321,528,000	350,831,000	111,822,000
1859	330,305,000	307,346,000	124,575,000
1860	371,151,000	353,259,000	140,919,000
1861	402,078,000	354,099,000	150,483,000

Pour les années 1843, 1844 et 1845, un autre statisticien, feu M. de Reden, qui avait pris pour base de ses évaluations les prix moyens alors adoptés en Autriche, était arrivé, il est vrai, à des chiffres beaucoup plus élevés, à l'importation surtout, ce qui s'explique par la différence du taux des valeurs.

En doublant le chiffre du transit, pour tenir également compte des deux mouvements d'entrée et de sortie qu'il suppose, et formuler ainsi un total comparable à ceux des tableaux du commerce français, on trouve que le commerce général du Zollverein aurait représenté, en 1861, une somme de 3 milliards 964 millions 286,000 fr., dans laquelle 2 milliards 835 millions 664,000 fr. environ constituent ses échanges proprement dits ou son commerce spécial.

La répartition du mouvement général des valeurs ci-dessus établies n'a pas été déterminée et, sur celui du numéraire et des métaux précieux, les données manquent presque entièrement.

Quant aux recettes brutes des douanes du Zollverein, elles ont présenté les chiffres suivants, dans les dernières années :

	1861.		1862.	1863.
	Thaler.	Francs.	Francs.	Francs.
Droits d'entrée	24,745,995	soit 92,797,000	96,387,000	95,906,000
— de sortie	131,654	— 608,000	537,000	625,000
— de transit	30,513			
Total	24,908,162	93,405,000	96,924,000	96,531,000

Il y avait eu, de 1860 à 1861, déjà un accroissement total de 805,919 thaler ou d'un peu plus de 3 p. 100; mais, cette augmentation est loin d'avoir compensé la baisse subie par les recettes de douane, à la suite des événements de 1859, baisse dont elles ne se sont pas encore relevées, car, en 1858, elles avaient atteint

28,606,592 thaler ou 107,275,000 fr. Avec le produit de l'impôt sur le sucre indigène, l'ensemble des recettes s'est même élevé à 35,797,285 thaler en 1858, à 32,811,138 en 1859, à 31,992,726 (près de 120 millions de francs), en 1860, etc.

Quant aux perceptions sur le sucre de betterave, la somme en a varié, avec la production et le taux des droits mêmes, dans les dernières campagnes, de 34,377,000 fr. en 1858-1859, à 27,519,000 en 1860-1861 et 29,712,000 en 1861-1862. En 1845, le produit de cet impôt n'était encore que de 194,520 thaler; en 1859, il atteignait 9,305,897 thaler; après ce maximum, le chiffre le plus élevé qu'il présente est celui de l'année 1862 (8,299,400 thaler).

Les exportations ont produit, en 1861, 76,410 thaler et le transit 378,794 thaler de moins que l'année précédente. Cette décroissance vient de la suppression des droits de transit et de l'abolition des droits de sortie sur certains articles, à partir du 1er mai 1861.

En général, l'état à peu près stationnaire des recettes du Zollverein ne doit pas être interprété comme le signe d'une activité commerciale pareillement stationnaire; car il ne faut pas perdre de vue que, depuis 1851, la plupart des matières premières ont été partiellement ou entièrement dégrevées, et que des réductions considérables du taux des droits de transit avaient également précédé la suppression complète de ceux-ci.

La répartition du produit net entre les États coassociés s'établit en raison de la population de chacun, sauf un préciput en faveur du Hanovre et de Francfort-sur-le-Mein et la distinction en deux sections géographiques, de l'ouest et de l'est, spécialement admise pour le partage des droits de sortie et naguère aussi de transit.

Le Zollverein n'est arrivé que par degrés au développement territorial qu'il offre aujourd'hui. Son histoire a eu trois phases distinctes. Durant la première, qui embrasse la période écoulée de 1834 à 1846, il a été pour l'Allemagne une source de prospérité continue. Dans la seconde, son commerce subit fortement l'atteinte de la crise politique et révolutionnaire qui ébranla si fortement l'Europe, de 1847 à 1852. Dans la troisième, enfin, qui comprend les années postérieures, il reprit un nouvel essor, qui le porta, en 1857, à son apogée, mais il se trouva arrêté ensuite par le malaise résultant de la survenance

d'une forte crise commerciale, de la guerre d'Italie en 1859, des incertitudes politiques, en dernier lieu aussi de la réaction du conflit américain, ainsi que de la guerre avec le Danemark, sur l'état général des affaires. Aujourd'hui cependant que les gages de paix l'emportent, elles commencent à reprendre une tournure plus favorable en Allemagne, où une nouvelle ère se prépare, avec l'entrée en vigueur du traité de commerce avec la France, maintenant accepté par tous les États du Zollverein, au 1er juillet 1865.

C'est la Prusse qui, par les arrangements qu'elle conclut, de 1819 à 1828, avec Hesse-Darmstadt et quelques principautés, prit l'initiative et fraya la voie des négociations dont est sortie cette ligue, destinée à faire tomber les barrières de douane entre une multitude de petits États. En 1833, le Zollverein se trouva constitué, par l'adhésion de la Bavière, du Wurtemberg et de la Saxe, dont le consentement entraîna celui des États de la Thuringe. Bade et Nassau accédèrent en 1835; Francfort-sur-le-Mein en 1836; le Brunswick et la Hesse électorale en 1841; le Luxembourg en 1842; le Steuerverein, enfin, association subsistante entre le Hanovre et Oldenbourg, à laquelle appartenait précédemment aussi le Brunswick, y entra à son tour le 1er janvier 1854.

Le tarif du Zollverein ne comprend que des droits spécifiques, établis sur le poids, la mesure ou la quantité. En général, son régime de douane, quoiqu'il fût, dans l'origine, bien moins restrictif que le nôtre, antérieurement à la conclusion des traités qui nous ont introduits dans la voie d'une réforme libérale, continuait cependant à frapper de droits fort élevés nos vins et la plupart de nos produits manufacturés. Poussé dans le sens du libre échange par l'Allemagne du Nord et dans une direction contraire par les manufacturiers des États du Sud, beaucoup moins avancés en industrie, qui ne cessaient de réclamer le bénéfice d'une forte protection, pour leurs entreprises naissantes, il adopta et maintint une tarification, dont le taux, pour certains objets fabriqués, dépassait très-sensiblement cette moyenne de 10 p. 100 de la valeur, qui, d'après le programme originaire de l'Association, devait former la base de son tarif. Il est certain aussi que le caractère prohibitif de notre ancienne législation douanière n'avait pas peu contribué à entraver le développement de nos échanges

avec les États associés, en provoquant de leur part les mesures de représailles les plus gênantes pour notre commerce d'exportation, de ce côté. L'historique des modifications apportées au tarif du Zollverein avant la conclusion de notre traité de commerce avec la Prusse, lequel a fait disparaître les entraves signalées, n'offre plus aujourd'hui qu'un intérêt médiocre. Bornons-nous à mentionner le traité du 4 avril 1853, pour la prorogation et l'extension de cette ligue douanière, qu'avait précédé celui du 7 septembre 1851, concernant la réunion du Steuerverein au Zollverein[1]. Les conventions par lesquelles furent réglés les rapports commerciaux de l'Association avec ceux des États allemands qui n'en font point partie, méritent davantage de fixer notre attention. Le plus important de ces traités est celui du 19 février 1853, entre la Prusse et l'Autriche, valable pour douze ans, à partir du 1er janvier 1854[2]. Il devait avoir et eut pour effet de faciliter le développement des relations commerciales entre les deux parties, par la réciprocité de l'admission en franchise de leurs produits bruts et de l'admission à droits réduits de leurs produits fabriqués; mais, dans les visées du négociateur autrichien, l'infortuné ministre de Bruck, il avait encore un autre but, qui n'a pas été atteint, celui de préparer la fusion complète de leurs deux systèmes de douanes en un seul, lors du renouvellement de leurs conventions, fusion pour laquelle il y avait à vaincre, indépendamment de la résistance de la Prusse, peu favorable à la réalisation de ce projet, les grandes difficultés que le travail de la reconstitution politique de l'Autriche rencontre au sein de cet empire même.

Le traité du 26 janvier 1856 avec la ville libre de Brême[3] autorisa l'établissement d'un bureau de douane et d'un entrepôt de marchandises du Zollverein, dans cette ville. Quelques ouvertures, dans le même sens, ont été plus récemment faites par celle de Hambourg, mais sans résultat jusqu'à présent. Dès 1854, le port hanovrien de Harbourg, situé sur l'Elbe au-dessous de Hambourg, avait été constitué en entrepôt franc de l'Association et, l'année suivante, la Prusse

1. Voir *Annales*, ASSOCIATION ALLEMANDE, L. C., n° 16.
2. Voir *ibid.*
3. Voir *ibid.*, n° 18.

se déclara pour le principe de l'admission facultative et conditionnelle des pavillons étrangers au cabotage dans ses propres ports, à charge de réciprocité[1]. Cette déclaration fut suivie, le 25 février 1862, d'un nouveau règlement prussien pour le jaugeage des bâtiments de mer[2]. En juillet 1863, le Hanovre déclara la franchise du port de Geestmunde et la Prusse réduisit les droits de port et de rivière à Stettin. Parmi les modifications apportées, la même année, au tarif général du Zollverein par la conférence douanière de Munich, la seule de quelque importance est celle qui diminua le droit d'entrée sur le suif[3].

La France, après la conclusion de ses traités de commerce avec l'Angleterre et avec la Belgique, s'était empressée d'ouvrir des négociations avec la Prusse, dans le même sens. Elles aboutirent avec cette dernière puissance au traité du 29 mars 1862 et aux autres conventions qui s'y rattachent. Cet acte, exécutoire sous la condition d'être accepté par les autres membres du Zollverein, fut diversement accueilli par ceux-ci. La Saxe, l'État le plus industrieux de l'Association, y applaudit vivement. Mais, dans le midi de l'Allemagne, où l'Autriche a toujours conservé le plus d'influence, et où l'on se flattait encore de l'espoir de l'attirer dans le sein de l'Association, malgré la Prusse, une forte opposition se déclara, et l'on put croire un moment à l'imminence d'une scission. L'article 31 du traité dont il s'agit interdisant aux puissances contractantes toute concession d'un traitement privatif à l'égard de l'une d'elles, en faveur de quelque autre État que ce fût, ne permettait plus de traiter dorénavant avec l'Autriche sur le pied de faveurs spéciales et exclusives. Le cabinet de Vienne, de son côté, ne se sentait pas en mesure d'entrer en arrangements, sur le pied d'une égalité parfaite, avec des pays dont il jugeait la concurrence trop redoutable pour l'état, comparativement trop inférieur, de l'industrie autrichienne. On ne trouva ainsi, d'aucune part, des bases sur lesquelles on pût s'entendre, et la force des choses même finit par déterminer le maintien du Zollverein dans ses limites

1. Voir *Annales*, ASSOCIATION ALLEMANDE. L. C., n° 17.
2. Voir *ibid.*, n° 24.
3. Voir *ibid*, n° 25.

antérieures. On parvint seulement à établir une nouvelle réglementation des péages de l'Elbe, par un traité conclu le 4 avril 1863, entre les États riverains de ce fleuve. Mais bientôt la Prusse, agissant de son côté, obtint le résultat qui avait le plus d'importance pour elle. Par les traités du 28 juin et du 11 juillet 1864, elle s'assura du renouvellement de l'Union douanière avec Bade, la Saxe, le Hanovre, et les petits États de l'Allemagne septentrionale, et par celui du 12 octobre de la même année, les gouvernements les plus récalcitrants, ceux de la Bavière, du Wurtemberg, de Hesse-Darmstadt et de Nassau, déclarèrent finalement aussi leur adhésion aux deux actes précédents. Le Zollverein se trouve ainsi de nouveau prorogé, dans son intégrité, pour douze ans, à partir du 1er janvier 1866. Le nouveau tarif de douane, avec les dispositions libérales qu'il contient, est entré en vigueur le 1er juillet 1865, en même temps que le traité de commerce avec la France. Ce tarif, annexé au traité du 28 juin 1864, est accompagné d'une convention relative au régime du sucre de betterave [1].

La date de la mise à exécution du traité franco-prussien ainsi fixée, il ne s'agissait plus que de régler, par la voie des négociations, les rapports futurs de l'Association avec l'Autriche et avec Brême, les deux traités du 19 février 1853 et du 26 janvier 1856 devant expirer, l'un et l'autre, à la fin de 1865, ainsi que de procéder à la rédaction définitive du nouveau traité d'union douanière et de fixer aussi l'époque à laquelle le régime qu'il établit entrera en pleine vigueur. Il vient d'y être pourvu par la conclusion du nouveau traité entre l'Autriche et la Prusse, signé à Berlin le 11 avril 1865. Ce traité, modelé sur celui du 19 février 1853, qu'il remplace, et adopté par le parlement autrichien, sur la proposition de M. de Hock, qui en

---

1. Voir aussi, sur le remaniement de ce régime, dans le recueil des *Annales*, ASSOCIATION ALLEMANDE, L. C., n° 23 et, pour le tarif conventionnel du 2 août 1862 ou régime spécial à la France, *ibidem*, n° 26. — Quant aux deux traités, de commerce et de navigation, à la convention touchant le service international des chemins de fer et à celle pour la garantie réciproque des œuvres d'art et d'esprit, existant entre la France et le Zollverein, les textes en ont été publiés dans le même recueil, sous la rubrique FRANCE, L. C., n° 228.

avait conduit la négociation, est également exécutoire à partir de la date du 1er juillet 1865.

Parmi les avantages que nous assurent les stipulations de notre traité avec le Zollverein, il faut signaler, comme les plus importants, l'abolition complète des droits différentiels que les navires français étaient obligés de payer dans les ports prussiens, une forte réduction des droits d'entrée, perçus en Allemagne, sur nos vins en bouteilles, nos tissus de soie, de laine et de coton, nos ouvrages en cuir et en peau, nos porcelaines, etc.; enfin, le dégrèvement complet des livres, gravures et instruments de physique et de chimie, qui sont admis en pleine franchise, de part et d'autre.

Les Allemands, de leur côté, espèrent trouver en France, un débouché important pour leurs cuirs, leurs produits chimiques, leurs draps légers, les articles de Nuremberg, divers ouvrages en métaux, etc.

Quant aux rapports du commerce maritime de l'Association allemande avec la Grande-Bretagne, ils ont été réglés par les traités du 2 mars 1841 et du 11 mars 1857[1].

Les monnaies d'argent et de compte en usage dans toute l'Allemagne, l'Autriche et les villes anséatiques exceptées, sont aujourd'hui le thaler ou écu de Prusse, subdivisé en 30 gros d'argent (*silbergroschen*) = 3 fr. 75 c., et le florin du Rhin, naguère à la taille de 24 $^1/_2$ au marc de Cologne, florin de 60 kreuzer, équivalant à 2 fr. 14.28 c., en monnaie française.

Le premier est la monnaie légale de la Prusse et des États du Nord; le second, celle des États du Midi autres que l'Autriche.

Le traité du 24 janvier 1857, conclu par cette dernière puissance avec le Zollverein, pour l'établissement d'un système monétaire conforme et la fabrication de monnaies communes, a simplifié les rapports de l'ancien système, en substituant au marc de Cologne la livre de 500 grammes comme base de cette fabrication. En vertu des conventions qu'il établit, la livre d'argent fin donne maintenant 30 thaler

---

1. Voir t. I, p. 369. — Ajoutons que l'on doit à feu M. H. Richelot, sur l'*Association douanière allemande*, un excellent livre, dont la seconde édition a paru en 1859.

dans l'Allemagne du Nord, 45 florins en Autriche et 52 $^1/_2$ florins dans les autres États du Midi. 2 thaler forment ainsi l'équivalent de 3 florins d'Autriche, et 4 thaler celui de 7 florins du Midi ou de 6 d'Autriche. D'après cette combinaison, la valeur du thaler et celle du florin des États du Midi restent les mêmes, mais celle du florin d'Autriche est réduite, en monnaie française, à 2 fr. 50 c.

L'argent a été adopté pour étalon des monnaies par toute la Confédération germanique. Les pièces d'or n'y constituent pas une monnaie légale. Le rapport entre l'offre et la demande en règle seul la valeur en argent, dans les transactions. Cependant le traité autorisait les gouvernements contractants à fixer tous les six mois un cours officiel, réglé d'après la moyenne des cours de bourse du semestre écoulé.

Le titre de toutes les nouvelles monnaies d'or et d'argent, à partir d'un florin, est de $^9/_{10}$ de fin avec $^1/_{10}$ de cuivre. D'après la convention du 7 août 1858, entre la Bavière, le Wurtemberg, Bade, Hesse-Darmstadt et Hesse-Hombourg, Nassau, la ville libre de Francfort, Saxe-Meiningen, Schwarzbourg-Rudolstadt et le gouvernement prussien pour la principauté de Hohenzollern, la monnaie de l'Allemagne méridionale comprend, à côté des pièces d'association de 2 thaler et de 1 thaler, des pièces de 2 florins, 1 florin, un demi et même un quart. Les *Kronenthaler* conservent leur valeur de 2 florins 42 kreuzer, mais doivent être peu à peu retirés de la circulation. La petite monnaie ayant cours dans tous les États contractants, se compose de pièces de 6 et 3 kreuzer, en argent, au titre de 58 florins à la livre d'argent fin. La fabrication des pièces de 1 kreuzer, en argent ou en cuivre, et de leurs subdivisions, ainsi que l'acceptation mutuelle de ces pièces, est facultative pour chaque État. Celles d'argent ne pourront cependant être frappées à un titre moindre de 60 $^3/_8$ florins à la livre d'argent fin, ni le quintal de la petite monnaie de cuivre excéder la valeur de 196 florins[1].

Le quintal de 100 livres ou 50 kilogrammes est aujourd'hui le poids de commerce et de douane adopté par toute l'Allemagne, sans exception des villes anséatiques, du Mecklembourg et de l'Autriche.

---

1. Voir *Annales*, ASSOCIATION ALLEMANDE, L. C., n°s 19 et 21.

Mais toutes les autres mesures y diffèrent beaucoup, selon les États et les localités. La lieue d'Allemagne de 15 au degré, soit, en autres termes, le mille géographique d'Allemagne, est de 7,409 mètres en longueur et de la contenance de 5,489^hectares^,23 en carré.

Nos échanges de marchandises avec l'Allemagne en général, c'est-à-dire avec tout le groupe d'États mentionné un peu plus haut, seulement abstraction faite de nos opérations maritimes avec les ports autrichiens, ne s'étaient d'abord accrus que lentement, dans la proportion de 69 p. 100, notre transit compris, de 1827 à 1847; mais, depuis cette époque, la valeur en a plus que triplé, grâce aux chemins de fer surtout et à la croissante activité du transit des produits allemands par la France, la voie du Havre notamment ou celle d'autres de nos ports. Dans le total de 529 millions de francs, maximum qu'elle atteignit en 1861, notre commerce propre figurait pour 379 millions, dont 194 importés pour la consommation française et 185 en produits français expédiés directement en Allemagne. L'année suivante, nos envois de l'espèce s'y élevèrent même jusqu'à 233 millions, mais notre consommation de marchandises d'Allemagne se réduisit, d'autre part, à 141 millions. En 1847, les chiffres correspondants n'étaient que de 65 $^1/_2$ millions à l'importation et de 64 $^1/_3$ à l'exportation de France (au commerce spécial), ce qui permet de juger du rapide accroissement de cette dernière surtout. Notre commerce direct avec l'Allemagne comprend toutefois, il est vrai, beaucoup d'articles d'exportation destinés à l'Autriche, aux principautés danubiennes et à la Turquie, au royaume de Pologne et à la Russie, ainsi qu'au nord scandinave, où ils arrivent soit par l'intermédiaire des foires de Leipzig, soit par les voies de Hambourg, de Lubeck ou de Stettin, soit par celle de Vienne et du Danube, tant par les chemins de fer que par les bateaux à vapeur de ce fleuve; il comprend de même, à l'importation en France des produits venant de l'Autriche, de la Hongrie et de la Russie; mais d'un autre côté aussi, comme nous l'avons déjà fait observer, une partie du transit entre la France et l'Allemagne par le territoire de la Belgique et par celui de la Suisse, se dérobe, sur les états de notre commerce général avec ces deux dernières contrées, au contrôle direct, dont nous allons plus particulièrement examiner ci-après les

résultats, dans leur développement progressif, avec le Zollverein d'abord, en y comprenant, dès l'origine, le Hanovre et Oldenbourg.

MOUVEMENT GÉNÉRAL DU COMMERCE DE LA FRANCE AVEC LES PAYS DE L'UNION DOUANIÈRE ALLEMANDE.

MARCHANDISES.	Valeurs en millions de francs					
—	officielles.		réelles.			
Commerce général.	1837-1846.	1847-1856.		1857-1861.	1862.	1863.
Importations.	75.1	77.0	84.6	248.3	220.8	265.1
Exportations.	60.3	63.3	62.0	176.8	232.7	228.2
Totaux.	135.4	140.3	146.6	425.1	453.5	493.3
Commerce spécial.						
Importations.	48.2	47.0	59.5	122.2	129.7	139.7
Exportations.	51.1	51.0	50.9	145.7	209.8	203.8
Totaux.	99.3	98.0	110.4	267.9	339.5	343.5
Numéraire.						
Importé	11.0	12.0	»	80.8	105.3	150.4
Exporté	7.1	3.6	»	33.2	10.0	23.4
Totaux.	18.1	15.6	»	114.0	115.3	173.8

Dans notre commerce propre avec le Zollverein, l'exportation de nos produits n'a pris le dessus sur notre consommation de marchandises d'Allemagne qu'à partir de 1858. La différence est soldée par les envois considérables de numéraire de cette contrée. La France en tire une très-grande variété d'articles. Le Zollverein a fourni ou procuré, en 1863, à notre consommation pour 95 $^1/_2$ millions de francs de matières premières, pour 35 $^1/_4$ de denrées et pour 9 seulement d'objets manufacturés; de plus, on comptait une valeur de plus de 125 $^1/_4$ millions, la même année, en 1860 même de 139 millions, réduits à 110 $^1/_2$ en 1861 et à 91 en 1862, sous l'influence de la guerre d'Amérique, en articles de même provenance, pour la plupart aussi manufacturés, qui ne font que traverser le territoire français. Un fait qu'il n'importe pas moins de faire ressortir, d'autre part, c'est que l'Allemagne est déjà le principal débouché de l'Europe continentale pour les produits de nos propres manufactures. Nous en avons successivement expédié, par les frontières de l'Association seule, pour 117 millions en 1860, près de 113 $^1/_2$ en 1861 et plus de 141 $^1/_2$ en 1862, chiffre réduit à 131 $^3/_4$ en 1863, mais cependant encore presque double de celui des produits naturels, qui complètent notre exportation pour le Zollverein.

Voici le résumé du mouvement général de notre trafic avec les pays associés, pour les principales marchandises, depuis 1861, d'après nos états de douane :

1° *A l'importation en France.*

(Valeurs réelles en millions de francs.)

	Importation générale.			Mise en consommation.		
	1861.	1862.	1863.	1861.	1862.	1863.
	—	—	—	—	—	—
Grains.	55.5	13.0	3.4	53.4	9.6	2.4
Bestiaux.	20.6	23.0	27.0	20.5	23.0	27.0
Bois communs.	17.0	14.7	12.9	16.9	14.6	12.9
Houille crue.	15.9	14.6	14.0	14.4	12.9	12.4
Laines et déchets	8.9	18.8	21.3	8.6	18.5	21.0
Peaux brutes	8.2	6.6	15.7	7.7	6.5	15.6
Coke.	5.3	4.6	4.6	5.3	4.6	4.6
Soieries	10.9	9.2	13.1	4.5	1.2	1.1
Regrets d'orfévre	4.4	4.4	5.3	4.4	4.4	5.3
Lainages.	27.6	24.9	23.3	4.1	4.5	2.0
Pelleteries.	2.1	1.4	1.5	2.2	1.4	1.5
Poils de toute sorte	2.6	2.1	2.6	2.2	1.7	2.2
Graines oléagineuses	2.2	0.6	0.2	2.2	0.6	0.2
Houblon	2.5	2.5	4.5	2.2	1.7	2.0
Orfévrerie et bijouterie . . .	22.1	21.9	25.7	0.1	»	0.04
Cotonnades	6.1	2.3	4.8	»	»	0.005
Vêtements et linge.	4.8	3.9	3.4	0.2	0.3	0.4
Fer, fonte et acier.	4.6	1.7	2.0	0.1	0.2	0.1
Armes.	3.2	0.6	0.5	»	»	0.03

On voit que la supériorité du chiffre de nos importations du Zollverein, en 1861, sur ceux de toutes les autres années, a été déterminée par le besoin d'un approvisionnement tout à fait extraordinaire de grains étrangers, et que l'augmentation de 1863 provient surtout d'un accroissement sur les peaux brutes, les bestiaux, les laines et les houblons d'Allemagne, ainsi que sur les tissus de soie et de coton du même pays importés chez nous en transit.

2° *A l'exportation de France.*

(Valeurs réelles en millions de francs.)

	Exportation générale.			Produits français.		
	1861.	1862.	1863.	1861.	1862.	1863.
	—	—	—	—	—	—
Soieries	54.2	59.3	41.6	52.9	57.0	40.9
Mercerie et boutons	15.8	26.1	26.3	15.8	26.1	26.2
Lainages.	10.2	13.5	17.0	9.2	13.2	16.7
Soies	12.3	15.9	12.3	7.5	7.9	6.5
Vins ordinaires	5.3	8.5	9.0	5.3	8.5	9.0
Vêtements et lingerie	4.6	4.9	5.5	4.3	4.6	5.2
Fils de toute sorte	3.8	8.3	7.9	3.8	8.3	7.8
Bois communs.	3.7	4.9	5.7	3.7	4.9	5.7
Garance.	3.3	2.9	1.9	3.3	2.9	1.9

	Exportation générale.			Produits français.		
	1861.	1862.	1863.	1861.	1862.	1863.
Plumes de parure	3.1	4.7	1.6	3.1	4.7	1.6
Garancine	3.0	1.6	0.7	2.9	1.5	0.6
Safran	2.8	3.3	2.5	2.8	3.1	2.3
Minerai de fer	2.5	2.5	1.4	2.5	2.4	1.3
Papier, livres et gravures	2.4	3.0	3.0	2.4	2.9	3.0
Outils et ouvrages en métaux.	7.9	4.3	2.9	2.3	3.1	2.6
Cotonnades	3.4	2.8	6.6	2.0	2.0	3.4
Peaux préparées et ouvrées.	3.6	4.3	5.3	3.2	4.1	5.0
Grains	1.1	6.1	5.0	1.0	6.1	4.9

La majeure partie du mouvement de nos opérations directes avec le Zollverein, s'opère par la frontière de terre, qui s'étend depuis Bâle jusqu'à la Belgique, le long du Rhin et sur les lisières de la Bavière et de la Prusse rhénanes, ainsi que du Luxembourg; elle correspond, pour les transports, au trafic de notre chemin de fer de l'Est et de ses embranchements, par Strasbourg et Metz.

Nos relations maritimes avec les ports prussiens de la Baltique, entravées jusqu'à présent, dans ceux-ci, par des droits différentiels dont nous venons heureusement d'obtenir l'abolition, sont loin d'avoir pris le même développement. Elles ne figuraient en valeurs officielles, au commerce général, sur nos tableaux de 1847, que pour 8,635,000 fr. à l'importation et 3,108,000 à l'exportation de France. Dans les dernières années, les chiffres de la première ont varié de 6,166,000 fr. en 1860 à 41,485,000 en 1861, année de grande importation de céréales, 9,742,000 en 1862 et 4,864,000 (sur un total de 230,264,000) en 1863, et ceux de la seconde de 10,757,000 à 9,084,000, 5,621,000 et 7,658,000 (sur une exportation totale de 222,169,000 en 1863, d'après les valeurs officielles). Dans les chiffres que nous donnons ici pour 1862 et 1863 sont compris, il est vrai, nos échanges maritimes, peu considérables du reste, avec le Hanovre. Nos importations de la Prusse par mer consistent principalement en céréales, bois, graines oléagineuses, esprits, denrées coloniales d'entrepôt, bestiaux, zinc, mélasses, etc., celles des ports hanovriens presque exclusivement en mélasses et en grains; nos exportations pour tout le littoral de l'Association, surtout en vins, cafés, sucre raffiné, merceries, zinc, extraits de bois de teinture, matériaux à bâtir, huiles et résines, poisson, poteries, verreries, etc.

Le commerce maritime de la Grande-Bretagne avec l'Allemagne

en général, bien qu'il n'ait augmenté que de 16 p. 100 dans l'ensemble, de 1854 à 1860[1], et même diminué depuis, présente un total bien supérieur à celui de notre commerce avec cette contrée et, jusqu'à cette dernière année, même supérieur, d'après le contrôle britannique du moins, à celui des échanges du Royaume-Uni avec la France elle-même[2]. L'Allemagne est encore maintenant, après l'Inde et les États-Unis, le débouché le plus important du monde pour les produits britanniques, peut-être même le principal de tous, en tenant compte des expéditions indirectes de l'Angleterre sur le marché allemand, par les voies de transit de la Hollande, de la Belgique et de la France. Mais à l'importation du Royaume-Uni, elle ne figure qu'au cinquième rang, après l'Inde, les États-Unis, la France et la Russie même.

Voir, ci-après, à la page 163, le tableau comparatif de la répartition de l'ensemble de ce commerce maritime :

---

1. Ou plutôt de 58 p. 100 à l'exportation des produits britanniques seulement, car le commerce de réexportation et d'importation du Royaume-Uni avec l'Allemagne n'a guère augmenté depuis 1854.

2. Voir t. I, p. 509 et 536.

MOUVEMENT GÉNÉRAL DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES DU ROYAUME-UNI AVEC LES PORTS D'ALLEMAGNE.

(*Valeurs réelles en milliers de livres sterling.*)

	Villes anséatiques.			Prusse.			Hanovre.			Oldenbourg.			Mecklembourg.			Totaux.		
	1854.	1862.	1863.	1854.	1862.	1863.	1854.	1862.	1863.	1854.	1862.	1863.	1854.	1862.	1863.	1854.	1862.	1863.
Importations . . .	6,222	5,957	6,946	9,056	7,834	6,232	399	276	190	82	21	35	535	261	220	16,294	14,349	13,623
Exportations . . .	7,414	9,740	10,806	798	2,045	1,917	239	758	568	15	50	55	57	82	72	8,523	12,675	13,418
Réexportations . .	2,720	4,375	6,327	1,717	1,954	2,302	133	870	1,015	9	1	»	4	12	5	4,583	7,212	9,649
Transbordements à l'entrée.	237	485	399	3	10	11	»	»	»	»	»	»	»	»	»	240	495	410
Transbordements à la sortie.	18	117	112	6	26	31	»	»	»	»	»	»	»	»	»	24	143	143
Totaux. . .	16,611	20,674	24,590	11,580	11,869	10,493	771	1,904	1,773	106	72	90	596	355	297	29,664	34,874	37,243
																soit millions de francs:		
																741 ½	872	931

Nous retrouverons un peu plus loin le commerce de la Grande-Bretagne avec les villes anséatiques, la partie la plus importante de son trafic général avec l'Allemagne.

Des ports prussiens, le Royaume-Uni reçoit, notamment en céréales, beaucoup plus qu'il n'y envoie. Ses échanges avec ces ports ont atteint leur maximum de 256 millions de francs à l'importation, en 1855, et de 101 ½ millions à l'exportation, en 1861. Les relations de la Grande-Bretagne avec Danzig, entrepôt des grains de la Pologne, remontent à plusieurs siècles et ont eu de tout temps une haute importance. Le Royaume-Uni n'a reçu de tous les ports prussiens, en 1863, que pour 2,531,000 liv. st. (au lieu de 4,014,000 en 1862) de froment, avec 475,000 en orge, 173,000 en avoine et 350,000 en légumes secs; pour 1,190,000 (au lieu de 1,426,000) de bois entiers, 196,000 (au lieu de 240,000) de bois coupés, 127,000 (au lieu de 200,000) de douves; pour 204,000 (au lieu de 421,000) de lins et étoupes; pour 273,000 de zinc, 113,000 de graine de lin, 141,000 de colza, 156,000 de chiffons, 43,000 (au lieu de 98,000 en 1862) d'huile de colza, 36,000 (97,000 en 1860) de tourteaux, ainsi que des laines, des peaux brutes, etc. Ses exportations pour le littoral prussien comprennent, aujourd'hui, plus de marchandises d'entrepôt que de produits britanniques. Il y a expédié, en 1863, pour 925,000 liv. st. de coton brut, pour 533,000 de thé, en majeure partie destiné à la Russie, où la qualité du thé de caravane laisse à désirer depuis 1861; pour 310,000 de café, 85,000 (au lieu de 139,000 en 1862) d'huile de palme, 89,000 d'huile de coco et 48,000 (au lieu de 76,000) de cuivre; plus, pour 240,000 (au lieu de 388,000) de hareng, 191,000 de charbon de terre et 120,000 de machines; mais l'exportation des produits les plus importants de l'industrie britannique, à destination de ces ports, est tombée en même temps à 164,000 liv. st. (de 937,000 en 1861) pour les cotons filés, à 81,000 (de 108,000 en 1858) pour les fils de lin, et à 338,000 (de 494,000 en 1859) pour les fers, pendant qu'elle remontait à 72,000 pour les tissus de coton, et à 132,000 pour les fils de laine. Parmi les autres marchandises anglaises ou coloniales ayant pris le même chemin, bornons-nous à mentionner encore des tissus de laine et de lin, la soude, les peaux brutes, l'indigo, le poivre, l'étain, le sel, etc.

L'importation du Hanovre en Angleterre, qui dépassait 10 millions de francs, en 1857, mais s'est beaucoup réduite depuis, se compose de céréales, d'avoine surtout, de laines, de houblon, de beurre, de tourteaux, etc. Quant au chiffre bien plus important des exportations et réexportations du Royaume-Uni pour les ports hanovriens (Emden et Harbourg), il s'est élevé, en 1857, jusqu'à 63 millions de francs. Elles comprennent à peu près les mêmes articles que les envois dirigés d'Angleterre sur les ports prussiens, soit plus particulièrement, en 1863, pour 590,000 liv. st. de coton brut, pour 84,000 de harengs, pour 44,000 de cotons filés, pour 171,000 de cafés, etc. Dans le Hanovre, le débouché britannique s'est restreint depuis 1860, pendant qu'il s'élargissait, au contraire, dans les ports prussiens.

Avec Oldenbourg, le mouvement commercial du Royaume-Uni est comparativement insignifiant, n'ayant pas excédé, dans les derniers temps, 1,236,000 fr. (total de 1860) à l'importation, ni 1,929,000 (total de 1861) à l'exportation de la Grande-Bretagne, qui y échange des fers, de la houille et de la soude contre des céréales, de l'avoine et des haricots surtout, parfois aussi contre du gros bétail.

N'oublions pas, enfin, qu'une très-grande partie des envois du commerce britannique en Allemagne sont acheminés vers celle-ci par la Hollande et le Rhin.

Villes anséatiques. — Ces petites républiques marchandes n'ont qu'un territoire exigu. La principale, Hambourg, n'offre que 6.4 lieues carrées géographiques, de 15 au degré, avec une population de 230,000 âmes en 1860; Brême 3 1/2 lieues carrées avec 99,000 et Lubeck 6 avec 51,000 habitants, en 1862. Leur importance est dans les avantages de leur position, qui en ont fait les entrepôts maritimes du Zollverein et de toute l'Allemagne, ainsi que dans la remarquable activité mercantile, fondée sur d'anciennes traditions, que les deux premières surtout continuent à déployer avec un éclatant succès, qui n'a été temporairement démenti que par les rudes effets de la crise de 1857, si désastreuse pour Hambourg, mais dont cette ville n'a pas tardé néanmoins à se relever. Aussi n'a-t-elle pas cessé d'être le premier port de commerce de l'Europe continentale, comme Brême est le premier port d'armement de l'Allemagne. Lubeck seule, autrefois la tête de la ligue anséatique, a dû se résigner, de nos jours,

à une condition plus modeste, qui n'est pour ainsi dire qu'un reflet de la splendeur de son passé. Observons toutefois qu'aujourd'hui encore le négoce de cette place, comme celui de Hambourg, se lie étroitement au commerce du reste de l'Allemagne, ainsi qu'à tout le commerce du Nord.

Le régime de douane des villes anséatiques est celui de ports francs, et cette franchise doit être comptée pour beaucoup parmi les circonstances qui ont si merveilleusement favorisé l'extension du cercle de leurs affaires et secondé le développement de leur prospérité commerciale.

A Hambourg, le régime en vigueur se fonde sur l'ordonnance révisée du 22 décembre 1856, pour les douanes et la navigation, et sur celle du 19 décembre de la même année, pour l'accise. Aux termes de la première, qui supprima entièrement toute perception de droits et tout contrôle à la sortie, les marchandises non exemptées nominativement acquittent à l'entrée, qu'elles soient d'ailleurs ou non soumises à l'accise, un droit de $^1/_2$ p. 100 de la valeur, d'après les prix courants de la bourse au jour de la liquidation en douane. En décembre 1863, à la suite des débats sur un projet ne tendant à rien moins qu'à la suppression complète des taxes de douane et d'accise, on arrêta encore une fois, mais pour l'exercice de 1864 seulement, le maintien du droit ci-dessus mentionné de $^1/_2$ p. 100, et on établit, en matière d'accise, un tarif de droits modiques sur tous les articles de grande consommation, tels que le vin et les eaux-de-vie, notamment en ce qui concerne les produits français. Ajoutons que, dès la fin de 1862, des modifications libérales avaient été de même apportées au régime du transit et aux taxes de navigation, et l'on avait décidé que le droit de pilotage, en particulier, ne serait plus obligatoire que pour les navires jaugeant plus de 60 last de commerce ou 132 tonneaux français[1].

Brême a également conservé toute la franchise de son port et des avant-ports (de Vegesack et de Bremerhafen) qui en dépendent. Cependant, le Zollverein, comme on l'a vu plus haut, a été admis, en 1856, à y former un grand entrepôt de douane, avec un bureau

1. Voir *Annales*, VILLES ANSÉATIQUES, L. C., n°s 4, 7 et 8.

principal pour l'acquittement immédiat des droits d'entrée et de sortie sur toutes les marchandises qu'il reçoit ou expédie par l'entremise de cette place. L'abolition des péages du Wéser a été conventionnellement résolue, la même année, par les gouvernements des États riverains de ce fleuve. L'ancien régime des douanes de Brême, de 1837, est supprimé, l'ordonnance du 10 novembre 1862 ayant substitué, à partir du 1er janvier suivant, aux anciens droits d'entrée et de sortie, la perception d'un simple droit de mutation (*Umsatzsteuer*), ainsi que, pour les déclarations, celle d'un droit de contrôle minime, dont les marchandises de transit sont exemptes[1]. Les bâtiments qui naviguent sur lest y sont exempts des droits de pilotage et de phare.

La ville de Lubeck, de son côté, a publié, sous les dates du 17 avril et du 2 juillet 1860, des règlements de navigation pour son port et celui de Travemunde, qui en dépend[2]. La douane, sous le régime de franchise dont le commerce y jouit également, ne perçoit qu'un faible droit sur les marchandises importées, et l'exportation n'y est sujette à aucune espèce de redevance ni de contrôle.

L'unité de poids, aujourd'hui généralement adoptée par les villes anséatiques aussi, est la livre de commerce d'un demi-kilogramme. Le last de mer de Brême et de Lubeck est évalué à 4,000 livres ou 2 tonneaux métriques; celui de Hambourg ou last de commerce, à 6,000 livres ou 3 tonneaux métriques. On compte, dans cette ville, en marcs banco ou de banque, à 16 shellings de 12 deniers, de la valeur de 1 fr. 88 c. le marc, tandis que la monnaie d'argent réelle y a pour unité le marc courant, qui présente la même subdivision, mais ne vaut que 1 fr. 53 c. Ce dernier, également usité à Lubeck, porte aussi le nom de cette ville; mais, depuis 1857, celle-ci, aux termes de la convention monétaire de cette année entre les divers États de l'Allemagne, fait principalement usage du thaler de Prusse (voir p. 156). 111 marcs de banque égalent 136 marcs de Lubeck. A Brême, au contraire, c'est le thaler d'or, ainsi nommé parce qu'il équivaut au cinquième de la pistole ou du louis d'or, qui fait la base des

1. Voir aux *Archives commerciales de Prusse*, année 1862, t. II, p. 406.

2. Voir *Annales*, VILLES ANSÉATIQUES, L. C., n° 6.

comptes. Ce thaler, qui ne peut être évalué tout à fait exactement en monnaie d'argent, comprend 72 gros (*groten*), et représente environ 4 fr. 17 c.

Les états officiels que publient les trois villes anséatiques, peuvent faire juger de l'importance du mouvement commercial qui s'y concentre, par les résultats suivants :

COMMERCE DE HAMBOURG.

(*Marchandises, espèces et métaux précieux.*)

(Valeurs en marcs de banque.)

	Importations par mer.	Exportations par mer.
1845	177,002,000	96,425,000
1846	176,597,000	99,392,000
1847	193,670,000	118,746,000
1848	139,881,000	99,838,000
1849	169,533,000	106,012,000
1850	210,264,000	125,199,000
1851	212,634,000	136,785,000
1852	236,193,000	161,705,000
1853	259,335,000	193,065,000
1854	285,649,000	234,379,000
1855	299,444,000	199,338,000
1856	372,034,000	236,829,000
		Importations par terre et par voie fluviale.
1857	349,794,000	339,055,000
1858	264,735,000	237,472,000
1859	289,011,000	282,170,000
1860	324,913,000	284,993,000
1861	316,111,000	296,571,000
1862	331,833,000	309,009,000
1863	398,238,000	340,427,000
Soit francs	748,688,000	640,003,000

Le contrôle de sortie étant supprimé à Hambourg, depuis 1857, nous avons substitué, dans le relevé ci-dessus, aux chiffres de l'exportation par mer ceux de l'importation par terre et par la voie de l'Elbe, en considérant que presque tout ce qui entre par ces voies, déduction faite de la part absorbée par la consommation de la place même, en est réexporté par mer.

En somme, le mouvement général d'importation de Hambourg, bien qu'il se soit élevé, en 1863, à 738,665,000 marcs de banque (1,388,691,000 francs), n'a dépassé que depuis cette année les chiffres de 654,872,000 et 688,849,000 marcs, qu'il avait excep-

tionnellement atteints, dans les années 1856 et 1857, sous l'influence d'une fièvre de spéculation, que la crise de l'époque arrêta brusquement. Dans les importations de 1863, les marchandises ayant payé un droit né comptent que pour 169,240,000 marcs. Les espèces et métaux précieux, qui y figurent pour 136,281,000 marcs de banque, n'avaient présenté, en 1860, qu'un chiffre de 65,277,000 marcs. Hambourg fait avec tous les pays d'Europe et d'outre-mer un immense trafic. Dans le total des importations maritimes de 1863, la Grande-Bretagne se place au premier rang avec 227,662,000 marcs de banque, la France au troisième après les États-Unis, mais presque sur la même ligne, avec 13,572,000 marcs, numéraire compris.

COMMERCE MARITIME DE BRÊME.

(Valeurs en thaler d'or de 5 à la pistole.)

	Importations.	Exportations.
1847	18,395,000	14,354,000
1848	11,286,000	11,922,000
1849	13,437,000	12,682,000
1850	15,920,000	16,188,000
1851	17,874,000	16,881,000
1852	19,529,000	18,969,000
1853	21,006,000	26,046,000
1854	26,028,000	27,477,000
1855	26,543,000	24,781,000
1856	38,016,000	27,816,000
1857	46,220,000	29,050,000
1858	36,084,000	21,139,000
1859	41,819,000	29,051,000
1860	43,556,000	29,322,000
1861	49,149,000	24,991,000
1862	43,601,000	29,108,000
1863	45,375,000	29,089,000
Soit francs	189,218,000	121,301,000

Le numéraire n'entre dans ces chiffres que pour des valeurs insignifiantes, Hambourg étant la grande place de change du nord de l'Allemagne, pour le commerce d'outre-mer. Le principal trafic de Brême, premier entrepôt des tabacs sur le continent, est avec les États-Unis. Ses importations de la Grande-Bretagne se sont réduites, de 8,954,000 thaler en 1862, à 8,580,000 en 1863; ses exportations pour le Royaume-Uni, élevées au contraire, dans les mêmes années, de 3,506,000 thaler à 4,027,000. Avec la France, les échanges par la voie de mer se sont bornés, en 1863, à 467,000 thaler, pour les marchandises importées à Brême, et à 409,000, pour les exporta-

tions de ce port. En outre, l'émigration est également une source de profits considérables pour Brême comme pour Hambourg. Les navires de la première de ces deux villes n'ont pas expédié moins de 811,000 émigrés de 1832 à 1863, et, dans la seconde, il en a été annuellement embarqué jusqu'à 31,500 (en 1857); en 1863 encore 24,681.

COMMERCE DE LUBECK.

	Importations[1]	
	par mer.	par terre et par voie fluviale.
	—	—
	Marcs courants.	Marcs courants.
1855.	16,870,000	32,993,000
1856.	18,273,000	42,968,000
1857.	22,786,000	38,385,000
1858.	12,772,000	33,547,000
1859.	16.553,000	39,146,000
1860.	16,601,000	41,124,000
1861.	17,080,000	40,224,000
1862.	19,999,000	40,975,000
1863.	20,369,000	45,590,000
Soit francs	31,165,000	69,753,000

Les exportations par mer ne sauraient être précisées, faute de contrôle. Lubeck, reléguée dans un coin de la Baltique, ne peut plus rivaliser avec ses deux sœurs des bouches de l'Elbe et du Wéser. Cependant, le transit entre cette ville et Hambourg et les relations très-suivies de Lubeck avec la Russie, comme avec tout le nord scandinave, qui alimentent son commerce maritime, ont conservé une certaine importance. La Grande-Bretagne figure sur ses états d'importation par mer, en 1863, pour 1,960,000 marcs courants, la France pour 1,573,000.

Les rapports commerciaux de l'Angleterre avec les trois villes anséatiques ont été réglés par la convention du 29 septembre 1825 et une convention supplémentaire, du 3 août 1841, suivie d'un ordre en conseil de la reine du 14 septembre de la même année. La seconde assimila tous les ports d'Allemagne au territoire de ces villes, pour l'intercourse des pavillons de celles-ci. Les villes anséatiques, ou plus particulièrement Hambourg, forment le principal marché d'approvisionnement de l'Allemagne en marchandises anglaises. Aussi, le Royaume-Uni exporte-t-il, à destination de ces entrepôts, beaucoup

1. Numéraire non compris.

plus qu'il n'en importe lui-même. Voici comment se répartissait l'ensemble de ses échanges de produits avec eux, dans les années 1858, 1860 et 1861, postérieurement auxquelles la distinction entre les trois ports ne se retrouve plus sur les états des douanes britanniques.

(Valeurs en milliers de livres sterling.)

	Hambourg.			Brême.			Lubeck.		
	1858.	1860.	1861.	1858.	1860.	1861.	1858.	1860.	1861.
Importations	4,036	6,582	5,545	277	424	509	6	22	4
Exportations de produits britanniques	8,058	9,513	8,558	943	813	673	30	38	67
Réexportations	2,180	2,903	2,987	362	511	755	4	2	6
Totaux	14,274	18,998	17,090	1,582	1,748	1,937	40	62	77

Les importations des villes anséatiques dans le Royaume-Uni, après avoir atteint leur maximum, de près de 176 millions de francs, en 1860 et décliné dans les deux années suivantes, se sont relevées en 1863; elles comprenaient, en cette année, pour 747,000 liv. st. de laines (1,166,000 en 1859), 801,000 de beurre, 159,000 de froment (617,000 en 1861), 200,000 (247,000 en 1862) de houblon, article dont le commerce était fortement en progrès, 284,000 de lard (410,000 en 1860), 230,000 de farine, 255,000 d'orge (358,000 en 1860), 348,000 de fils de laine à tisser, 168,000 de tissus de la même matière (207,000 en 1860), 177,000 de graine de trèfle (267,000 en 1860), 197,000 de zinc (258,000 en 1859), 221,000 de moutons, etc. Les autres bestiaux, l'huile de graines, les armes, les tissus de coton et les jouets d'enfants, le fromage, les vins, la porcelaine et les poteries, les verreries et cristaux de Bohême, les pelleteries, les poils de bétail, les instruments de musique, le porc salé, les chiffons, le papier, la graine de navette et la soie grége, le tabac en feuilles et les laines teintes pour broderie, y figurent en outre, pour des sommes variant d'un à deux millions de francs, et au delà même.

Le Royaume-Uni, de son côté, a envoyé à ces ports, en 1863, pour 2,969,000 liv. st. de fils et 1,553,000 de tissus de laine, tandis que ses envois de cotons filés se sont progressivement réduits à 1,105,000 liv. st. (de 2,379,000, maximum en 1856), par suite du développement continu de cette branche de filature dans le Zollverein. On remarque ensuite, parmi les autres exportations de produits britanniques, en 1863, les tissus de coton pour 998,000 liv. st. (1,309,000 en 1860), les fils de lin pour 483,000 (603,000

en 1860) et la toilerie pour 550,000, les fers pour 430,000, la houille pour 217,000, la quincaillerie et la coutellerie pour 260,000, les étoffes de soie pour 154,000, le cuivre brut et ouvré pour 150,000, les vêtements et la mercerie pour 174,000, les chevaux pour 113,000, les petites peaux pour 29,000 (133,000 en 1861), l'huile de graines pour 110,000, la laine anglaise pour 107,000, etc.; enfin, parmi les produits étrangers et coloniaux réexportés des entrepôts de la Grande-Bretagne, pour 3,845,000 liv. st. de cotons bruts, 358,000 de cuirs bruts, 285,000 (376,000 en 1861) d'indigo, 150,000 de thé, 151,000 de laines coloniales, 57,000 (120,000 en 1862) de riz en grains, beaucoup de fourrures d'Amérique, des denrées coloniales, de la cochenille, de l'huile de coco, etc. Ces diverses marchandises n'entrent pas, cependant, toutes dans la consommation du Zollverein et de l'Allemagne septentrionale; l'Autriche aussi y a sa part, que Hambourg, dont la concurrence tend à enlever entièrement au port de Trieste l'approvisionnement des provinces manufacturières de cet empire, leur expédie surtout par la voie fluviale de l'Elbe.

Pour les réexportations des entrepôts d'Angleterre, le débouché des villes anséatiques s'élargit de plus en plus, tandis que, pour les produits britanniques, le chiffre de l'exportation de 1860 n'a pas été dépassé, jusqu'à présent. Quant au mouvement du numéraire et des lingots de métaux précieux, qui contribue au rétablissement de la balance entre les importations et les exportations, dans le commerce de la Grande-Bretagne avec ces villes, il offre des fluctuations très-considérables, résumées au tome Ier, dans les tableaux des pages 531-534 et 559.

Le commerce direct de la France avec les villes anséatiques, par la voie de mer, ne peut se comparer, pour l'importance, avec le trafic de l'Angleterre dans ces mêmes ports. En effet, tandis que le premier n'a jamais atteint 60 millions de francs, même en 1857, le second dépasse un demi-milliard. Il est vrai que nos articles de goût et de luxe, dont elles consomment beaucoup, leur parviennent plus vite par les chemins de fer. Faibles avec Brême et Lubeck, où notre pavillon ne fait que de rares apparitions, nos opérations maritimes, de ce côté, ne sont considérables qu'avec Hambourg, par Bordeaux

et le Havre surtout, où des services de navigation réguliers les favorisent.

Réunies elles formaient, en 1863, les valeurs suivantes :

A l'import. des villes anséatiques en France. .	21,969,000 fr.	dont 16,511,000 pour notre consommation.
A l'export. de France pour ces villes	35,338,000 fr.	dont 29,458,000 en produits français.
En total	57,307,000 fr.	dont 45,969,000 pour notre commerce propre.

Les chiffres de nos importations de ces ports avaient, précédemment, varié de moins de 6 $^1/_2$ millions de francs, en 1827, à plus de 29 en 1857, pour retomber à environ 14 $^1/_2$ en 1858 et 1862. Quant à nos exportations pour les mêmes, elles ont presque triplé, et celles des produits français, en particulier, même augmenté dans le rapport de 9 à 29 $^1/_2$, depuis 1827. En somme, l'année 1863 a été, après 1857, la plus forte pour l'activité de ce commerce, sujet à de grandes fluctuations.

Nous avons reçu, en 1863, des villes anséatiques, par la voie de mer, pour 4,671,000 fr. de peaux brutes, 2,558,000 de cuivre, 2,105,000 de zinc, 1,791,000 de lainages à réexpédier de nos ports, 1,138,000 de laines, 1,113,000 d'eaux-de-vie et d'esprits, 1,090,000 de sucre brut, etc. : en somme pour plus de 15 millions de matières premières, pour près de 4 de denrées et pour 3 d'objets fabriqués, échangés contre 23 $^1/_4$ millions en produits de notre sol, 6 $^1/_4$ en produits de nos manufactures et plus de 6 en marchandises fournies par nos entrepôts. Parmi les premiers, nos vins, l'article capital, figurent pour 10,656,000 fr., nos résines pour 3,122,000, nos fruits de table pour 1,433,000, nos peaux brutes pour 1,413,000, avec des eaux-de-vie et liqueurs, des fruits oléagineux, du poisson mariné, etc.; parmi les seconds, nos sucres raffinés, pour 1,441,000, avec des lainages et d'autres tissus, de la mercerie, des effets d'habillement, etc. Aux produits français viennent s'ajouter des peaux brutes, des huiles, du café, de l'indigo et d'autres produits exotiques.

Le régime de franchise des villes anséatiques dispensant, jusqu'à un certain point, de la conclusion d'un traité de commerce, nous n'étions liés envers elles que par des conventions d'un intérêt secondaire, spécialement relatives à la navigation, dans le genre de celles qui résultent aussi des déclarations échangées le 10 avril 1856 entre

la France et le Hanovre, au sujet des immunités de droits de navigation accordées, dans les deux pays, aux navires des contractants, en cas de relâches forcées. Nous avions en outre signé, avec la ville libre de Hambourg en particulier, la convention du 2 mai 1856, pour la garantie réciproque de la propriété littéraire et artistique. Mais, depuis la conclusion du traité avec le Zollverein, des négociations ont été également rouvertes avec les trois villes anséatiques. Le résultat est le traité de commerce et de navigation du 4 mars 1865, accompagné d'une nouvelle convention littéraire avec ces villes. Il accorde à leurs navires presque entièrement assimilés aux nôtres, dans l'intercourse directe, le bénéfice d'un traitement plus favorable que celui des bâtiments du Zollverein dans nos ports, en n'y soumettant les premiers qu'à un droit de tonnage de 50 centimes (au lieu de 1 fr. par tonneau), dont le pavillon brémois est même affranchi. Ces conventions devant, comme celles d'un traité pareil, signé au mois de juin suivant avec le Mecklembourg, également entrer en vigueur le 1er juillet, nous renvoyons, pour les textes, aux *Annales* (FRANCE, L. C.), où ils doivent être aussi publiés incessamment.

Mecklembourg. — Ce grand-duché, situé sur la Baltique et composé des deux souverainetés distinctes de Mecklembourg-Schwérin, avec 244 milles carrés d'Allemagne et 553,000 habitants (fin 1862), et de Mecklembourg-Strélitz, avec 49 $^{1}/_{2}$ milles carrés et 99,000 habitants seulement (1860), mais soumis à un régime de douane et de fiscalité commun, a la fâcheuse réputation d'être le pays le plus arriéré de l'Allemagne et le plus imbu de l'esprit féodal. Longtemps soumis à une législation douanière extrêmement compliquée, et qui opposait de grands obstacles à son développement commercial, il ne vient d'entrer que tout récemment, par une convention conclue entre ses deux souverains, à la date du 18 avril 1863, dans une voie de réforme, qui substitue un tarif unique à de nombreuses perceptions, de tout genre, et réunit les deux grands-duchés en un seul territoire douanier[1]. Dans ce tarif, l'importation seule, à part les mar-

1. Voir, pour les détails de ce régime et de celui de la navigation à Rostock, *Annales*, MECKLEMBOURG, L. C., n° 1.

chandises exemptes, est sujette à des droits, qui varient de 4 c. à 3 fr. 91 c. par quintal métrique. Ainsi disparaissent les immunités dont l'ordre équestre jouissait auparavant, à cet égard. Mais le pays continue à rester en dehors du Zollverein, que son accession compléterait, toutefois, encore plus utilement que celle des villes anséatiques, à laquelle ce dernier aurait beaucoup moins à gagner pour son commerce. Quant à celui du Mecklembourg avec tous pays, on l'évaluait, en 1857, à l'importation à 48,800,000 fr., dont 28,300,000 entrés par mer, c'est-à-dire par les deux ports de Rostock et de Wismar; à l'exportation, approximativement et d'après des données fort exagérées sans doute, même à près de cent millions. Dans le port de Rostock, en particulier, les importations se sont élevées, en 1861, à environ 10,150,000 fr., et les exportations à 14,752,000[1]. On compte, dans le Mecklembourg, en marcs courants de Lubeck et en thaler de Prusse.

Le commerce du Royaume-Uni avec le Mecklembourg a varié de 535,419 liv. st. en 1854 à 219,505 en 1863, à l'importation, et de 61,259 à 76,964 à l'exportation, pour les mêmes années. Le maximum de la première, qui consiste presque exclusivement en blé, a été de 730,281 liv. st. en 1855; celui de la seconde, formée d'envois peu considérables de fers, de houille, de mélasse, etc., de 97,897 en 1861.

Quant à nos propres importations du Mecklembourg, elles sont le plus souvent nulles; mais nous y avons envoyé, en 1863, pour 1,558,000 fr. de produits, dans lesquels nos vins figurent pour 1,067,000 fr. et nos sucres raffinés pour 423,000. C'est notre plus forte exportation pour ce pays, jusqu'à présent.

Danemark.

L'importance du marché scandinave est naturellement limitée par la faiblesse numérique de la population des trois royaumes dont il se compose, et l'infériorité de leurs ressources, déterminée par la rigueur du climat sur la majeure partie de leur vaste étendue.

La guerre qui vient de se terminer dans le Nord, a de plus réduit

1. Voir *Annales*, MECKLEMBOURG, Faits commerciaux.

l'état territorial du plus petit des trois au Danemark proprement dit, avec environ 696 lieues carrées géographiques et 1,601,000 habitants, indépendamment duquel il ne lui reste que ses possessions lointaines des îles Féroë et d'Islande, du Grœnland et des Antilles, avec plus de 2,000 lieues carrées, peuplées de 124,000 habitants seulement, ce qui ne laisse pour la population de toute la monarchie danoise actuelle guère plus de 1,725,000 âmes, d'après le recensement de 1860. Quant aux duchés de Schleswig, de Holstein et de Lauenbourg, cédés aux deux grandes puissances allemandes, en 1864, et dont l'organisation politique n'est pas encore arrêtée, ils comptent à eux seuls près de 1,015,000 habitants, sur un territoire de 341 lieues carrées, maintenant acquis à l'Allemagne. Ces duchés, comme le Mecklembourg, dont il vient d'être question, et le Danemark même, sont des pays essentiellement agricoles, surtout riches en bétail et en chevaux. Les armements maritimes forment la seule branche véritablement importante de leur industrie.

Le traité du 14 mars 1857, conclu par le Danemark avec un certain nombre de puissances, pour la suppression, sous condition d'indemnité, des péages du Sund et du Belt, ainsi que pour le dégrèvement du transit sur toutes les voies, telles que le canal de l'Eider ou du Holstein par exemple, reliant par son territoire la mer du Nord et l'Elbe à la mer Baltique, est pleinement exécuté depuis le 14 juin de la même année[1]. Mais les événements et les résultats de la dernière guerre, dont les duchés ont été l'objet et le théâtre, ont dû nécessairement changer les rapports de leur organisation douanière. Après la soumission des duchés, une patente royale du 26 juillet 1853 les avait réunis avec le Jutland et les îles danoises dans le même réseau de douanes, sous le régime d'un tarif commun, dont les dispositions générales, principalement conçues dans un intérêt de fiscalité, mais assez libérales du reste, remontent à l'édit de douane du 1er mai 1838 et à la patente du 13 mars 1844, modifiée par celle du 5 mai 1853[2]. Ce tarif, avec les modifications moins

1. Voir, pour le texte, *Annales*, France, L. C., n° 169, et, pour les mesures d'exécution, *ibid.*, Danemark, L. C., n°s 4 et 5.

2. Voir *Archives commerciales de Prusse*, Législ. Danemark.

considérables qu'il a subies depuis[1], est encore aujourd'hui en vigueur dans le royaume. Il a été provisoirement aussi maintenu dans les duchés, en attendant que la fixation de leur nouvelle destinée politique permette de décider la question de leur incorporation à l'union douanière allemande.

Nous avons avec le Danemark, pour les rapports de navigation, un traité de réciprocité du 9 février 1842. Pour plus de détails sur ces rapports et le traitement spécial de notre pavillon dans les ports danois, il suffit de renvoyer au recueil ci-bas mentionné[2]. La convention de commerce de la Grande-Bretagne avec le Danemark, du 16 juin 1824, n'avait été conclue que pour dix ans, mais avec clause de tacite réconduction. Le régime du commerce et de la navigation de l'Islande et des îles Féroër a été déterminé par la loi du 15 avril 1854 et par des conventions internationales, qui y assurent aux navires anglais, prussiens, suédois et norvégiens, français et espagnols, l'égalité de traitement avec le pavillon danois.

Les poids actuellement en usage dans le Danemark et les duchés sont la livre d'un demi-kilogramme et, pour les gros chargements, le last de commerce ou double tonneau métrique. Mais, en douane, le last, de la mesure de 2.89 mètres cubes en volume, est calculé en poids, suivant la marchandise, tantôt à 1,200 ou à 1,300 livres, tantôt à 3,000 ou même à 5,200[3]. — La rixdale (*rigsdaler*) de banque, déclarée par la loi du 10 février 1854 la base de tout le système monétaire du royaume, est à la fois une monnaie de compte et une monnaie réelle comprenant 6 marcs, subdivisés chacun en 16 schellings, et représentant en moyenne, d'après le change, une valeur de 2 francs 81 centimes.

Le mouvement des échanges de marchandises de l'ancienne monarchie danoise avec ses colonies et l'étranger, d'après les tableaux officiels de son commerce propre, de 1855 à 1862, présentait les résultats suivants :

---

1. Voir *Annales*, DANEMARK et ÉTATS ÉTRANGERS EN GÉNÉRAL, L. C.

2. *Annales*, DANEMARK, L. C., n[os] 5 et 6. — Voir aussi, pour les derniers arrangements, les *Archives commerciales de Prusse*, année 1864.

3. Voir en outre *Annales*, *ibid.*, F. C., n° 16, p. 20.

	Importations.	Exportations.
	Rigsdaler.	Rigsdaler.
1855	63,339,000	39,833,000
1856	68,325,000	34,535,000
1857	65,132,000	35,287,000
1858	50,717,000	34,038,000
1859	59,752,000	39,965,000
1860	62,391,000	39,216,000
1861	66,461,000	39,312,000
Soit francs	138,903,000	110,467,000
1862	66,388,000	38,660,000

Les chiffres de 1861 se répartissaient ainsi entre le Danemark proprement dit et les duchés :

	Importations	Exportations.
	Rigsdaler.	Rigsdaler.
Royaume	39,221,000	19,186,000
(En 1862	38,969,000	17,722,000)
Duchés :		
Schleswig	10,136,000	4,862,000
Holstein	16,677,000	15,057,000
Enclaves	427,000	207.000
Totaux des duchés	27,240,000	20,126,000
(En 1862	27,419,000	20,938,000)

Plus de la moitié du commerce intérieur de tout le royaume se concentre à Copenhague. Les duchés, dont les échanges offrent un développement presque aussi considérable et qui exportent même plus que le Danemark proprement dit, sont pourvus d'excellents ports, tels qu'Altona, sur l'Elbe à côté de Hambourg, dont elle est comme la succursale, Kiel et Flensbourg, sur la Baltique. Ils offrent en outre, de Hambourg à Lubeck surtout, une voie de transit très-animée, qui abrége beaucoup le trafic entre les deux mers et qui le favorisera bien plus encore, au détriment de la navigation des détroits, si le projet d'établissement d'un canal maritime à travers l'isthme se réalise.

Le commerce de la Grande-Bretagne avec le Danemark et le Schleswig-Holstein, comme avec tout le nord scandinave en général, présente des chiffres de beaucoup supérieurs à ceux de nos propres opérations maritimes avec les diverses contrées de ce groupe. Cela tient en grande partie, il est vrai, à ce que la plupart des articles français qu'elles consomment y arrivent par l'entremise des villes Anséatiques, ce qui ne permet pas de déterminer l'importance de cette consommation. La place de Hambourg est le grand marché

de rassortiment pour toute cette région septentrionale. Le Royaume-Uni tire des ports de l'ancienne monarchie danoise, y compris les duchés, ainsi que les Féroër et l'Islande, une valeur en produits presque double de celle des marchandises qu'il y envoie lui-même. L'importation du premier, évaluée en 1863 à 2,425,960 liv. st. ou près de 61 millions de francs, dans le mouvement général des échanges entre les deux États, avait atteint son maximum en 1855; l'exportation, en 1856. Le mouvement de ces opérations a donc plutôt diminué qu'augmenté, depuis lors. Cependant l'exportation totale est remontée, en 1863, à 1,218,159 liv. st. ou 30 ½ millions de francs; les produits britanniques en particulier y figurent pour 1,004,904 liv. st., chiffre quadruple de celui de 1847 et qui n'a été légèrement dépassé qu'une seule fois, en 1856. Les faibles échanges avec les îles Féroër, l'Islande et le Grœnland sont compris dans ces données générales.

La Grande-Bretagne a tiré du Danemark, en 1863, pour 536,479 liv. st. d'avoine, 502,196 d'orge (710,469 en 1860), 273,568 de froment (684,475 en 1860), 447,697 de gros bétail, bœufs et taureaux surtout, 62,693 de moutons, 218,318 de beurre, 89,394 de laines (120,719 en 1859), 82,590 de graine de navette, 53,445 de tourteaux (78,315 en 1860), etc. Elle y a envoyé pour 256,159 liv. st. de fers, 228,013 de charbon de terre, 76,336 de cotonnades, 74,146 de lainages, 52,956 de tissus de lin, des fils de coton et de lin, des machines, etc., ainsi que pour 62,062 liv. st. de sucre brut, du thé, du café, de l'indigo, du riz et d'autres marchandises des entrepôts britanniques. Il y a lieu d'ajouter aux chiffres de l'importation une somme de 5,776 liv. st. en produits danois transbordés dans les ports du Royaume-Uni, en 1863. Le régime en vigueur est celui d'une convention de commerce signée à Londres le 16 juin 1824[1].

Nos opérations maritimes et directes avec le Danemark et les duchés, en 1863, se sont réduites aux chiffres, encore plus insignifiants que ceux des années précédentes, de 295,000 fr. en graines oléagineuses, bois de construction et résines, à l'importation en

1. Pour le texte voir le *Dictionnaire du commerce* de Macculloch, éd. de 1859, p. 1324.

France, et de 1,923,000 à l'exportation, dont 1,796,000 en produits français, comprenant pour 939,000 fr. de vins, 111,000 d'eaux-de-vie et liqueurs, 172,000 de fruits de table, 170,000 de tissus de laine; de soie et de coton, des plumes à lit et divers autres articles français, auxquels s'est aussi joint du café. Toujours peu considérables, nos opérations directes avec ces ports ont diminué, depuis 1861 surtout, et ne comptent presque pas à côté de celles du commerce britannique.

Quant aux possessions arctiques du Danemark, l'Islande, les îles Féroër, où le gouvernement danois s'est réservé le monopole du commerce, et le Grœnland, où il n'a accordé qu'à une seule compagnie l'autorisation de trafiquer, ne peuvent fournir que du poisson, de la morue pêchée dans ces parages, de l'huile de baleine et des fanons, du suif, du mouton salé, de la laine et des lainages grossiers, de l'édredon et des plumes, des peaux de phoque, de renne, de renard, etc. Nos navires ne reviennent d'Islande qu'avec de la morue, du poisson sec et du suif; les Anglais en ont aussi tiré de la laine, qu'ils y échangent parfois contre du sel, du charbon de terre, du café, du fer et de la quincaillerie.

Ajoutons qu'un Anglais, M. Tayler, vient d'obtenir (en 1864) du gouvernement danois, à la condition de payer annuellement à celui-ci 5 p. 100 de la valeur des produits exportés, l'autorisation de fonder aussi sur la côte orientale du Grœnland un établissement, pour l'exploitation du trafic avec les Esquimaux, de la pêche, de la chasse et des carrières de cryolithe, nouveau minerai très-riche en sodium[1].

Norvége.

Cette contrée, qui relevait autrefois du Danemark et se trouve aujourd'hui placée dans la condition de l'union personnelle et dynastique avec la Suède, n'en a pas moins conservé tous les droits d'un royaume indépendant; par conséquent aussi une organisation commerciale et douanière entièrement distincte. Elle a encore moins d'industrie manufacturière que les deux autres, mais leur est bien supérieure sous le rapport de l'industrie maritime et de la navigation

1. Voir *Annales*, Danemark, F. C., n° 16, p. 13.

marchande, dont les progrès y ont été vraiment extraordinaires, et fournit notamment à l'Europe occidentale des bois de construction et du poisson. Son étendue territoriale est de 5,799 lieues carrées géographiques, avec une population qui, à la fin de 1860, ne dépassait pas 1,600,000 âmes.

Le tarif des douanes est soumis tous les trois ans, en Norvége, à une révision, dans laquelle des vues libérales ont généralement prédominé depuis 1848. Le dernier, publié, comme les précédents, dans nos *Annales du Commerce extérieur*[1], détermine le régime en vigueur pour la période du 1er avril 1863 au 1er avril 1866. Il y a des droits d'entrée, de sortie, d'entrepôt, de tonnage et de phare; des exemptions et beaucoup de droits fiscaux à côté de certains droits protecteurs; enfin, quant au mode de taxation, des droits spécifiques avec un droit de 15 p. 100 sur la valeur des marchandises non reprises au tarif, à l'importation. En Suède comme en Norvége, les marchandises exportées par terre d'un des royaumes dans l'autre, ne payent ni droits de sortie, ni droits de transit[2].

Les poids et monnaies sont le thaler species de 120 skillings = 5 fr. 60 c.; la livre de 498.114 grammes, le lispund de 16 livres, le skippund de 320, le last de commerce de 2,590 kilog. pour certaines marchandises et de 1,992.45 pour les bois, mais en général à peu près égal à 2 tonneaux français ou à 2 tonnes anglaises.

Sujets à d'énormes fluctuations, occasionnées par les résultats variables de la pêche, ainsi que de l'exploitation et du commerce des bois, les échanges de marchandises de la Norvége avec tous les autres pays ont présenté les valeurs suivantes :

(Millions de francs.)

	Importation.	Exportation.
Moyenne 1831-1835	27	27
Année 1836	39	55
— 1844	82	48
— 1850	57	73
— 1854	71	117
— 1855	89 1/2	146 3/4
— 1856	94	149 1/2
— 1860	90 1/2	115

1. Suède et Norvége, L. C., nos 11, 12 et 15.

2. *Ibid.*, no 14.

Dans les chiffres de 1860, le commerce avec la Suède figure pour 8,296,000 fr. à l'entrée et pour 8,271,000 à la sortie. Observons en outre que, sur le relevé ci-dessus, les chiffres de l'importation sont incomplets et qu'il faut y ajouter une dizaine de millions de francs pour la valeur d'articles tels que vins, fruits et semences, étoffes, papier, horlogerie, divers ouvrages en métaux, savon, chicorée, etc. En général, il est regrettable que les quantités seules des marchandises soient portées sur les états, très-régulièrement publiés d'ailleurs, du contrôle norvégien, sans indication de prix.

Les bois de Norvége, dont les prix ont doublé depuis 1841, s'exportent principalement par Christiania, le poisson par Bergen, Drontheim, Stavanger et Hammerfest, le plus septentrional de ces ports.

Le commerce du Royaume-Uni avec la Norvége a présenté, pour les marchandises, d'après le contrôle britannique, les variations suivantes :

	Importation dans le Royaume-Uni.	Exportation de produits britanniques.	Réexportation.
	(Valeurs en livres sterling.)		
1854.	1,369,440	402,290	106,244
1855.	1,099,642	487,400	102,551
1856.	947,934	488,489	143,080
1857.	842,053	441,704	82,892
1858.	749,680	295,288	99,172
1859.	975,790	495,949	145,928
1860.	1,160,997	495,140	135,633
1861.	951,205	478,509	150,093
1862.	1,105,973	506,059	100,714
1863.	1,231,083	556,979	167,547
Soit francs.	30,777,000	13,925,000	4,188,000

La Grande-Bretagne a tiré de la Norvége, en 1863, pour 1,016,995 liv. st. de bois, 49,180 de poisson (71,492 en 1860), 32,844 de glace, 32,773 d'avoine, etc. Elle y a envoyé pour 81,897 liv. st. de fers (120,915 en 1859), 72,996 de lainages, 60,925 de cotonnades, 50,488 de houille, 53,020 de coton brut (89,242 en 1861), 49,830 de lard d'Amérique, de la quincaillerie et de la coutellerie, des effets d'habillement, etc. En somme, ses exportations en Norvége ne représentent pas beaucoup plus de la moitié de ses importations de cette contrée, en valeur.

Nos propres opérations maritimes avec la Norvége se sont élevées, en 1863, à 33,610,000 fr., chiffre presque égal à celui de 1861, l'année la plus forte, pour les importations, consistant surtout en

bois de construction généralement destinés à nos chantiers, et à 4,873,000 fr. pour les exportations, dont 4,750,000 en produits français, soit 4,052,000 en produits naturels et 698,000 seulement en produits manufacturés. A l'importation, les bois ont figuré pour 30,897,000 fr., les rogues de morue et de maquereau pour 2,363,000, les autres poissons, la résine, la poix, etc., pour des chiffres insignifiants.

En 1847, nos achats en Norvége n'atteignaient pas 18 millions de francs; ils dépassent maintenant ceux de la Grande-Bretagne en importance. Si nos envois de produits dans les ports norvégiens n'égalent point, par une raison déjà indiquée plus haut, la valeur de ceux du commerce britannique, ils sont pourtant en voie d'accroissement, n'ayant pas atteint 2 millions de francs avant 1849. En 1863, ces fournitures directes se sont élevées à 1,642,000 fr. pour nos vins seuls, à 537,000 pour nos sucres raffinés, à 337,000 pour nos eaux-de-vie et liqueurs, à 285,000 pour nos peaux tannées et corroyées. Elles comprenaient, en outre, de la mélasse, des peaux brutes et du sel, du beurre salé, de la mercerie, de la porcelaine et de la verrerie, de la toile et des cordages, du seigle et diverses autres denrées alimentaires ou fabrications, pour des chiffres moindres. Notre traité du 14 février 1865 avec la Suède, publié dans les *Annales*[1], et sur lequel nous reviendrons tout à l'heure, s'applique également à nos relations avec la Norvége, où il nous a procuré le bénéfice du régime d'un tarif de faveur spécial.

Suède.

Le plus grand des trois royaumes scandinaves, avec le port de Stockholm sur la Baltique et celui de Gothenbourg dans la partie plus voisine de la Norvége, sur le littoral qui se rapproche de la mer du Nord, comptait, à la fin de 1861, une population de 3,918,000 âmes sur un territoire de 8,026 lieues carrées géographiques, en dehors duquel il ne possède que la petite île de Saint-Barthélemy aux Antilles, qui lui a été cédée par la France et ne renferme que de 8 à 9,000 âmes, sur un espace de moins d'une lieue carrée.

1. Sous la rubrique FRANCE, L. C., n° 227, p. 186 et, pour les droits d'entrée en Norvége particulièrement, p. 208.

En Suède aussi le tarif des douanes est soumis à une révision triennale, dont la dernière a fixé le régime pour les années 1864, 1865 et 1866. On y constate, depuis 1852, avec la levée successive de toutes les prohibitions, l'abolition de divers droits accessoires et celle des droits différentiels en 1857, la même tendance aux dégrèvements que dans la législation norvégienne. Cependant la farine, le fromage et le lard, antérieurement exempts, ont été frappés d'une taxe, et le droit sur les eaux-de-vie a été augmenté; mais, à la sortie, tous les droits qui se percevaient encore ont été complétement supprimés. Ajoutons que l'estampillage des marchandises importées de l'étranger est également supprimé, à partir de 1864, et qu'on a levé les restrictions à l'établissement des étrangers en Suède[1].

Le tarif général de Suède, applicable seulement aux pays autres que la France, sous le régime nouveau du dernier traité avec celle-ci, ne comprend comme celui de Norvége, à côté des droits spécifiques dont la plupart des articles sont frappés à l'entrée, qu'un droit à la valeur général (de 20 p. 100) sur les produits plus ou moins ouvrés non spécialement dénommés et un autre (de 5 p. 100) sur les bois. Toutes les matières brutes sont exemptes. Pour les marchandises importées ou exportées, le régime par navires étrangers est absolument le même que par navires suédois. Le taux des droits de phare et de ceux de pilotage, élevés de 50 p. 100 en 1858, est aussi le même pour tous les pavillons. Le nouveau règlement de douane, en vigueur depuis 1861, se fait également remarquer par des dispositions favorables au commerce.

Des ordonnances promulguées en 1855 ont appliqué le système décimal aux monnaies, poids et mesures en Suède. L'unité monétaire y est le *riksdaler*, *riksmynt* de 100 *ore*, dont la valeur, sujette aux variations du change, est officiellement estimée à 1 fr. 43 c. Le papier-monnaie, qui forme la monnaie courante et prédomine dans la circulation, consiste en billets de banque. Le last poids, de 100 quintaux ou 10,000 livres, y égale 4,250 kilogr., tandis que le last de capacité, pour les navires, n'y est officiellement évalué qu'à 2 tonneaux.

---

1. Voir *Annales*, SUÈDE, L. C., nos 10, 13 et 16.

Voici les chiffres du commerce extérieur de la Suède, depuis 1851 :

(Valeurs en riksdaler riksmynt.)

	Marchandises.		Espèces et lingots.	
	Importation.	Exportation.	Entrée.	Sortie.
1851.	41,250,000	40,191,000	822,000	246,000
1852.	43,572,000	41,235,000	1,500	252,000
1853.	48,620,000	49,107,000	7,960,000	2,598,000
1854.	60,130,000	76,099,000	18,525,000	3,115,000
1855.	77,787,000	95,809,000	7,054,000	37,000
1856.	105,448,000	80,340,000	396,000	12,093,000
1857.	85,170,000	66,725,000	120,000	11,709,000
1858.	54,856,000	57,974,000	2,064,000	910,000
1859.	73,947,000	74,490,000	294,000	4,177,000
1860.	79,439,000	86,454,000	3,030,000	42,000
1861.	106,570,000	80,157,000	»	927,000
1862.	96,764,000	86,519,000	1,756,000	119,000
Soit francs. . .	142,663,000	123,722,000	2,511,000	170,000

Comparativement aux chiffres de 1835, le mouvement général du commerce des marchandises présentait, déjà en 1860, un accroissement de 256 p. 100 à l'importation et de 211 p. 100 à l'exportation. Ainsi la Suède, au milieu des grandes fluctuations de la dernière période décennale, dans laquelle l'exportation s'était élevée à son maximum en 1855 et l'importation en 1856, a cependant largement participé, en somme, au progrès universel de l'activité commerciale, quoique, dans l'Europe occidentale, son débouché n'ait pas une importance égale à celui que la Norvége y a trouvé pour ses produits.

D'après les tableaux britanniques, le commerce du Royaume-Uni avec la Suède se résume, pour les marchandises, dans les chiffres suivants, qui montrent un accroissement très-remarquable dans les importations du premier, jusqu'en 1860, et dans ses exportations, jusqu'en 1861 :

(Valeurs réelles en livres sterling.)

	Importation	Exportation des produits du Royaume-Uni.	Réexportations de l'entrepôt.
1854.	2,509,539	334,518	249,792
1855.	2,825,171	545,384	279,515
1856.	2,031,861	629,697	300,795
1857.	1,912,260	559,699	196,341
1858.	1,769,544	428,144	221,281
1859.	2,553,869	546,492	235,871
1860.	3,193,308	549,577	391,036
1861.	2,620,720	608,954	512,967
1862.	2,698,216	603,013	367,416
1863.	3,232,102	606,987	514,718
Soit francs.	80,803,000	15,175,000	12,868,000

En cette dernière année, le Royaume-Uni a importé de la Suède pour 1,765,842 liv. st. de bois, c'est-à-dire bien plus encore que de la Norvége, pour 767,880 liv. st. d'avoine, pour 537,484 (645,621 en 1860) de fer, le produit par excellence des mines de la Suède et l'article d'exportation le plus renommé du pays, de l'acier brut, de l'orge, du goudron, des tourteaux, etc. Le commerce britannique a trouvé la même année à y placer, en échange, pour 149,717 liv. st. de coton brut (262,947 même en 1861), 69,204 de laines, 50,635 de graine de trèfle, 44,018 de cuirs bruts et 41,486 de lard d'entrepôt, 96,247 de houille, 89,391 de fers britanniques, 66,106 de lainages, 52,883 de machines et, pour le reste, aussi à peu près les mêmes articles qu'en Norvége. De plus, il a été transbordé dans le Royaume-Uni, en 1863, pour 20,269 liv. st. de marchandises étrangères à destination des ports suédois. Depuis 1826, la Suède et la Norvége sont liées avec l'Angleterre par un traité; elles ont été, de même que le Danemark et tous les autres États riverains de la Baltique et de la mer du Nord, conventionnellement admises au bénéfice de la remise des droits différentiels de navigation dans le Royaume-Uni.

Dans notre commerce maritime avec la Suède, l'importation générale, à peu près stationnaire jusqu'en 1854, s'est élevée, depuis cette année, de moins de 8 millions de francs à 25,003,000 en 1863, dont 23,292,000 sont entrés dans notre consommation. Nos exportations directes pour cette contrée, évaluées la même année à 4,761,000 fr. dont 4,494,000 en produits français, ne comprenant que pour 421,000 fr. d'objets manufacturés, ont presque quintuplé depuis 1847. Nous avons reçu des ports de Suède, en 1863, pour 22,451,000 fr. de bois, pour 1,616,000 de fers et aciers, et pour 876,000 de résines. Parmi nos envois aux mêmes ports, nos vins ont figuré, la même année, pour 1,396,000 fr., le sucre de nos raffineries pour 995,000, nos eaux-de-vie et liqueurs pour 326,000, nos amandes et autres fruits de table pour 279,000, nos plumes à lit pour 270,000, le reste consistant surtout en mélasse, viandes salées, chardons cardières, poteries et verreries, mercerie, etc.

La France vient de conclure, le 14 février 1865, avec les royaumes unis de Suède et de Norvége, à Paris, un traité de commerce et de

navigation[1], en vigueur depuis le 15 avril suivant, sur les mêmes bases qu'avec l'Angleterre et ses voisines du continent. Il contient des stipulations spéciales en faveur du régime de nos eaux-de-vie, en Suède et en Norvége, et de l'assimilation de notre pavillon aux navires de ces deux pays, dans les ports de ceux-ci.

C'est, en définitive, encore au commerce britannique qu'appartient le rôle dominant dans tout le commerce du Nord, la Grande-Bretagne ayant tiré des trois royaumes scandinaves, en 1863, pour plus de 172 millions de francs de leurs produits bruts, tandis que nous n'en avons reçu, la même année, que pour 59 millions ou un peu plus du tiers de la valeur des importations britanniques de cette provenance. Les dispositions libérales du nouveau régime conventionnel ne manqueront pas, il faut l'espérer, d'avoir pour effet une diminution de cette inégalité.

Russie.

Tout le commerce de la Norvége, mais une partie seulement de celui de la Suède et du Danemark, se font par la mer du Nord; l'autre, la plus importante du trafic de ces deux derniers pays, par la Baltique, où la navigation est complétement paralysée en hiver. Il en est de même des échanges maritimes avec la Russie septentrionale, dont les deux principaux entrepôts sur cette mer sont Saint-Pétersbourg et Riga. Les relations du commerce étranger avec ces deux places et les autres parties du même littoral sont, depuis longtemps, de beaucoup les plus actives, quoique d'une ancienneté moindre que le trafic avec la mer Blanche, par le port d'Arkhangel, fermé pendant dix mois de l'année par les glaces, mais qui n'en servit pas moins à frayer aux Anglais du seizième siècle la voie des échanges avec ce grand empire.

L'empire russe, la plus vaste domination du monde, ne couvre pas, dans l'ensemble, moins de 370,000 lieues carrées géographiques, dont 90,134, avec 59,331,000 âmes, appartiennent à la Russie d'Europe, 2,258 avec 4,800,000 âmes au royaume de Pologne et 6,870 avec 1,680,000 âmes à la Finlande; 8,034 lieues carrées géogra-

1. Publié dans les *Annales*, sous la rubrique FRANCE, L. C., n° 227.

phiques avec 4,258,000 âmes aux provinces caucasiennes et près de 263,000 lieues carrées avec 4,071,000 âmes à la Sibérie; ce qui, d'après les données sur la population (de 1858), porte le chiffre total de celle-ci à 74,139,000 habitants. L'Amérique russe, longtemps propriété d'une compagnie, dont les établissements sur la côte nord-ouest ont pour objet principal l'exploitation du commerce des fourrures, mais dont le privilége a dû expirer à la fin de 1863, est la seule dépendance de l'empire non comprise dans les chiffres ci-dessus.

La législation douanière de la Russie a été longtemps une des plus mal notées auprès du commerce, à cause de l'excès des rigueurs prohibitives que le tarif d'exclusion du 12 mars 1822 y avait introduites, et à la faveur desquelles une immense contrebande s'était d'ailleurs, en dépit de la sévérité draconienne des lois de répression, organisée sur les frontières occidentales de la Russie et de la Pologne. Le tarif de 1841 pouvait à peine être considéré comme un adoucissement du système. Il ne régissait encore que la Russie d'Europe proprement dite. Le royaume de Pologne était, comme le grand-duché de Finlande, séparé de celle-là par une ligne de douanes, et ses relations avec l'étranger réglées par un tarif particulier à droits moins élevés que ceux du tarif impérial. Les lois de tarif du 13 octobre 1850 et du 9 juin 1857 marquent des pas plus importants dans les voies de la réforme économique et commerciale. Par la première, le royaume de Pologne a été douanièrement assimilé aux provinces russes, à partir du 1er janvier 1851. Le tarif de 1857 ou tarif en vigueur, sous les modifications qui y ont été depuis opérées, telles qu'une augmentation générale des droits décrétée l'année suivante, puis la réduction des droits d'entrée par mer sur un grand nombre d'articles, en 1863[1], et la suppression de la majeure partie des droits de sortie, en 1864[2], s'applique donc à toutes les frontières extérieures, de terre et de mer, de la Russie d'Europe et de la Pologne, ainsi que, dans les provinces transcaucasiennes, aux ports du littoral de la mer Noire et à la douane de Tiflis même, pour ce qui concerne

1. Voir, pour le texte du tarif et les mesures postérieures, *Annales*, RUSSIE, L. C., n° 23, etc.

2. Par un oukase du 18 mai. — Voir *ibid.*, n° 29.

le mouvement commercial avec ces ports. Cependant, il existe pour ceux-ci un tarif particulier. La franchise d'Odessa ayant expiré en 1857, le tarif général y est également appliqué depuis lors. Dans le nord, des entrepôts destinés à faciliter les réexportations se trouvent établis depuis 1843, dans les quatre principaux ports nommés ci-après. En Europe, la Finlande seule a conservé une organisation douanière entièrement distincte. Le commerce y est resté soumis à des règles spéciales, tracées dans les §§ 1861-1913 du *Code des douanes*[1].

Le commerce extérieur de la Russie d'Europe se fait par les ports de la mer Blanche (Arkhangel, etc.) et de la Baltique (Saint-Pétersbourg et Cronstadt, Riga, etc.), dans la partie septentrionale; par une longue frontière de terre, qui s'étend des environs du port prussien de Mémel jusqu'aux approches de l'embouchure du Danube, dans la partie moyenne, et par les ports russes de la mer Noire (Odessa, etc.) et de la mer d'Azof, dans la partie méridionale de l'empire. Quant au commerce de celui-ci avec l'Asie, par la Transcaucasie et Astrakhan, du côté de la mer Caspienne, par les lignes d'Orenbourg et de Sibérie, soit avec les Boukhares et avec la Chine en particulier par Kiakhta, ainsi que par le Kamtschatka et les nouveaux établissements russes du fleuve Amour, où un nouveau port de commerce vient d'être créé (en 1863) à Nicolaïevsk, sur l'océan Pacifique, il a un régime distinct, constitué par des tarifs et des règlements particuliers. Au Kamtschatka la franchise du commerce étranger est maintenue. Dans l'organisation du troc avec la Chine, la douane russe a été transférée en 1861 de Kiakhta à Irkoutsk. Le régime de l'importation des thés de Chine a été complétement remanié, en même temps, et celle-ci permise également par mer, à partir du 1er avril 1862, sous des droits qui diffèrent, selon qu'elle a lieu par les douanes de terre ou par les ports. Un règlement et un tarif, arrêtés d'un commun accord entre le ministre de Russie à Pékin et le gouvernement chinois, promulgués en novembre 1862

1. Au tome VI du *Code général des lois russes*. — Pour les autres mesures concernant le régime du grand-duché, voyez *Archives commerciales de Prusse*, Russie, L. C., en consultant les tables.

et introduits pour trois ans, à titre d'essai, contiennent les dernières dispositions relatives au commerce de terre de la Russie avec le Céleste Empire.

Une mesure à signaler comme ayant de l'intérêt pour le traité conclu le 12 juillet 1855 entre la France et la Perse, c'est l'admission, depuis la fin de 1852, des marchandises d'Europe et des colonies au transit, par les provinces transcaucasiennes, à destination de la Perse.

Dans le régime actuellement appliqué au commerce d'Europe, les droits en vigueur, malgré de fortes réductions sur la plupart des articles qui en payaient d'exorbitants, ressortent encore à des taux généralement fort élevés. Le thé, le sucre, le café, le vin, le tabac et le sel, même aussi jusqu'à un certain point le coton, brut et filé, et les étoffes de soie, de laine et de coton, sont imposés dans un but fiscal et y forment la source principale du revenu des douanes. A la sortie aussi, nombre de produits sont restés soumis à des droits fiscaux ou autres. On peut dire que la Russie est, avec l'Espagne, le pays qui a le moins fléchi, jusqu'à présent, dans la pratique des restrictions prohibitives du système protecteur, bien qu'il n'en soit jamais résulté qu'une impulsion médiocre pour le développement de l'industrie russe, qui n'a, hors de l'empire même, qu'un faible débouché en Asie. Les dernières modifications apportées au tarif d'Europe, par une décision du 9 juillet 1863[1], ont nécessité d'ailleurs la publication d'une édition nouvelle du tarif général de 1857.

Un manifeste impérial du 13 juillet 1839 régularisa le système monétaire de l'empire, en adoptant pour monnaie de compte et monnaie réelle le rouble argent de 100 copecks, évalué à 4 fr., et fixant le rapport de l'ancien rouble papier, dit rouble assignation, créé par Catherine II, au nouveau rouble argent à 350 copecks du premier pour 100 du second. Mais, dans les dernières années, ou plutôt depuis la guerre de Crimée déjà, le papier reprit, sous une nouvelle forme, le dessus dans la circulation monétaire de la Russie sur les espèces d'or et d'argent, dont feu notre ami, M. de Reden, estimait encore à environ 346 millions de roubles, ou 1,384 millions de

1. Voir *Annales*, L. C., Russie, nº 28, et États étrangers en général, nºs 1 à 4.

francs, la masse en circulation dans tout l'empire, au commencement de 1851, et le change du rouble tomba considérablement au-dessous du pair. Le cours de ce change sur les principales places de l'Europe, n'a pas cessé d'être très-défavorable depuis 1861. La monnaie d'or obtient de fortes primes; la monnaie d'argent a complétement disparu et, pour suppléer à l'absence de la monnaie divisionnaire indispensable, le gouvernement a été obligé d'autoriser de simples particuliers à l'émission de petits billets ou de jetons, pour la circulation locale. La monnaie de cuivre seule existe en quantité suffisante comme appoint. De même, en Finlande, la banque, pour faciliter les payements, a dû émettre des billets d'un marc, nouvelle unité monétaire, de la valeur de 25 copecks, subdivisée en cent parties comme le franc et qui, en espèces, doit contenir 4.494 grammes d'argent fin (décret du 23 mars 1860).

Ce n'est pas cependant que la Russie manque de mines de métaux précieux. L'exploitation de l'or et de l'argent y date d'un siècle et demi, et on y trouve, en outre, du platine. L'extraction de l'or a augmenté sous le règne de l'empereur Nicolas; celle de l'argent est relativement peu considérable. La moyenne annuelle du produit paraît être maintenant, pour le premier de 20 millions de roubles, pour le second de 1 million. Pendant les trente-cinq dernières années, la Russie a tiré de ses mines ouraliennes et sibériennes pour environ 480 millions de roubles d'or et d'argent. Avec ce qu'elle recevait en même temps de l'étranger, les métaux précieux s'accumulèrent chez elle, jusqu'à la guerre de Crimée qui, nécessitant une émission extraordinaire de billets de crédit, changea complétement la situation, comme nous l'avons vu. L'importation considérable de marchandises étrangères après la guerre, surpassant de beaucoup l'exportation, ainsi que les payements faits à l'étranger par la couronne, fut aussi cause qu'une grande quantité d'or et d'argent passa à l'étranger. Aussi n'évaluait-on plus qu'à 60 millions de roubles toute la quantité de ces métaux précieux en circulation au commencement de 1861. Toutefois, l'exportation de l'or et de l'argent paraît actuellement diminuer.

Quant aux poids et mesures, bornons-nous à mentionner, comme les principales unités légales, le poud de 40 livres, égal à 16.381 kilo-

grammes et forment le dixième du berkovetz, l'archine de 711 millimètres et la verste de 1,067 mètres. Le last de mer russe, le même que celui de Prusse, est le double de notre tonneau métrique.

Le gouvernement russe publie régulièrement, depuis une soixantaine d'années, les états annuels du commerce extérieur de l'empire; mais les valeurs qu'ils présentent, exprimées autrefois en roubles assignation, n'y figurent en roubles argent que depuis 1840. Avec le numéraire et les métaux précieux, évalués en roubles argent au cours par M. de Reden, ce commerce s'était élevé progressivement, malgré la forte baisse des prix de la plupart des produits depuis 1822, de 44,300,000 roubles à l'importation et 64,933,000 à l'exportation, en 1831, à 101,694,000 pour la première et 103,694,000 pour la seconde, en 1850, non compris les échanges du royaume de Pologne et de la Finlande avec l'étranger. En 1847, les importations avaient même atteint 109,950,000 roubles et les exportations 161,517,000.

Dans les années suivantes, les mêmes résultats, pour l'ensemble de la Russie et de la Pologne, se résument dans les chiffres suivants, avec la distinction du mouvement des marchandises de celui des espèces et des métaux précieux, de l'argent et de l'or surtout:

COMMERCE DE LA RUSSIE ET DE LA POLOGNE AVEC L'ÉTRANGER ET LA FINLANDE.

(Valeurs en roubles argent.)

	Marchandises.		Espèces et métaux précieux.	
	Importation[1].	Exportation.	Entrée.	Sortie.
1851.	103,738,000	97,394,000	6,407,000	16,402,000
1852.	100,864,000	114,774,000	12,[illegible]61,000	6,672,000
1853.	102,287,000	147,663,000	26,000,000	6,961,000
1854.	70,359,000	65,338,000	6,301,000	11,999,000
1855.	72,700,000	39,517,000	1,904,000	6,130,000
1856.	122,562,000	160,250,000	16,219,000	5,792,000
1857.	151,687,000	169,688,000	8,776,000	23,670,000
1858.	149,384,000	151,176,000	6,565,000	30,798,000
1859.	159,334,000	165,665,000	2,848,000	28,658,000
1860.	159,303,000	181,383,000	7,148,000	9,876,000
1861.	167,111,000	177,180,000	7,139,000	15,790,000
1862.	176,038,000	144,190,000	5,016,000	39,298,000

1. Les articles reçus de l'étranger en franchise de droits, pour le compte du gouvernement ou de diverses compagnies, n'y sont pas compris, la valeur n'en étant pas déclarée en douane.

Voici la répartition générale de ce mouvement au commencement et à la fin de la dernière période décennale, ainsi que pour les années suivantes :

COMMERCE AVEC L'ÉTRANGER.

(Valeurs en roubles argent)

1° *Par les frontières d'Europe.*

	Marchandises.		Espèces et métaux précieux.	
	Importation.	Exportation.	Entrée.	Sortie.
1851......	87,054,000	84,074,000	6,349,000	13,584,000
1860......	135,893,000	165,184,000	7,065,000	6,546,000
1861......	142,750,000	159,860,000	6,968,000	11,752,000
1862......	125,233,000	159,970,000	»	»
	2° *Par les frontières d'Asie.*			
1851......	15,735,000	11,140,000	58,000	2,818,000
1860......	21,122,000	13,352,000	82,000	3,330,000
1861......	22,139,000	13,458,000	171,000	4,038,000
1862......	16,195,000	8,917,000	»	»

Observons qu'avant la guerre de Crimée les déclarations des négociants portaient le commerce de l'empire, en 1853, à 550 millions pour l'importation et à 673 millions pour l'exportation, soit en total à 1 milliard 223 millions de francs.

COMMERCE DE LA RUSSIE AVEC LA FINLANDE.

	Roubles arg.	Roubles arg.
1851..........	949,000	2,181,000
1860..........	2,288,000	2,848,000
1861..........	2,222 000	3,862,000
1862..........	2,762,000	7,151,000

Dans les années 1854 et 1855, pendant la guerre d'Orient, lors du blocus des ports russes de la Baltique et de la mer Noire, le commerce maritime de l'empire se trouva par ce fait anéanti; une partie seulement des échanges continuèrent à s'opérer par un détour et sous pavillon neutre, en prenant, pour l'embarquement, la voie des ports prussiens de Mémel et de Kœnigsberg; mais tout ce mouvement commercial ne tarda pas à se relever, avec la conclusion de la paix. Il importe de rappeler, en outre, l'attention sur la sortie très-considérable du numéraire de la Russie depuis 1857. Quant au commerce de la Finlande, qui ne figure dans les chiffres ci-dessus que pour la part du trafic de cette province avec la Russie même, il a

présenté, en 1857, tant avec celle-ci qu'avec l'étranger, un total de 62,565,000 fr. Les importations, consistant surtout en grains et farines, denrées coloniales, fers, sel, vins et spiritueux, tabac et coton, lainages et cotonnades, y entraient pour 46,303,000 fr., les exportations, de bois principalement, goudron, beurre, poisson, etc., pour 16,262,000 fr. seulement. Mais l'année suivante, le premier de ces deux chiffres est retombé à 33,136,000 fr., le second à 13,209,000.

Nous avons déjà parlé au tome Ier, p. 373, de nos traités de commerce et de navigation avec la Russie. Le dernier conclu, celui du 14 juin 1857[1], accorde aux Français l'exemption de certains impôts à Saint-Pétersbourg et à Moscou, avec d'autres avantages, qui ont été depuis étendus aux sujets du Zollverein. Ajoutons que c'est surtout par sa coïncidence avec ce traité que la réforme douanière dont nous avons fait mention plus haut, présente de l'intérêt pour le commerce français. Avec l'Angleterre, la Russie se trouve liée par un traité plus récent encore, celui du 12 janvier 1859[2], conclu pour dix ans, avec la clause habituelle de tacite réconduction.

Le mouvement général des échanges de marchandises de l'Angleterre avec la Russie s'est élevé, d'après les tableaux britanniques, dans l'intervalle de 1856 à 1863, c'est-à-dire depuis le rétablissement de la paix avec cet empire, de 11,562,000 liv. st. ou 289 millions de francs, à 12,419,000 liv. st. ou 310 $^1/_2$ millions de francs, à l'importation du Royaume-Uni, et à l'exportation de celui-ci, de 3,371,000 liv. st. ou 84 $^1/_4$ millions de francs, à 5,287,000 liv. st. ou 132 millions de francs; pour les produits britanniques en particulier de 1,409,000 liv. st. ou 35 millions de francs, en 1827, à 2,695,000 liv. st. ou 67 $^1/_2$ millions de francs, en 1863. En général, le commerce britannique tire de la Russie, en produits, une valeur quadruple de celle de ses propres envois à cet empire. Le mouvement des produits russes transbordés en Angleterre et celui des produits étrangers aussi simplement transbordés dans les ports anglais à

---

1. Voir, pour le texte, *Annales*, FRANCE. L. C., n° 167.
2. Voir le texte dans le *Dictionnaire du commerce* de Macculloch, éd. de Londres de 1859, p. 1342.

destination de la Russie, n'ajoutent aux chiffres indiqués ci-dessus le premier que 82,000, le second que 99,000 liv. st. Celui du numéraire et des métaux précieux les modifie davantage, s'étant élevé en 1863 à 2,708,000 liv. st., pour les envois d'Angleterre en Russie, et à 912,500 seulement, pour les apports de Russie en Angleterre.

Le commerce bien moins considérable de la France avec la Russie, se fait en partie directement, par la voie de mer, en partie par l'intermédiaire de l'Europe centrale, des foires de Leipzig, des paquebots de la Baltique ou des chemins de fer prussiens surtout, soit respectivement par les frontières de la Pologne et de la Courlande. Voici, en résumé, la marche de son développement, depuis 1827:

I. MARCHANDISES.	1827-1836.	1837-1846.	1847-1856.	1847-1856.	1857-1861.	1862.	1863.
Commerce général.	(Valeurs officielles en millions de fr.)			(Valeurs réelles en millions de francs.)			
Importations. . . .	23.4	48.6	55.1	55.1	96.6	94.8	81.8
Exportations. . . .	9.6	16.4	17.9	21.3	40.4	43.3	34.1
Totaux. . .	33.0	65.0	73.0	76.4	137.0	138.1	115.9
Commerce spécial.							
Importations. . . .	19.9	34.9	44.4	44.7	78.9	72.9	62.2
Exportations. . . .	7.8	12.9	13.8	17.0	27.5	31.5	30.4
Totaux. . .	27.7	47.8	58.2	61.7	106.4	104.4	92.6

II. NUMÉRAIRE.	1827-1836.	1837-1846.	1847-1856.	1857-1860.	1861.	1862.	1863.
Entrée	»	0.2	0.3	»	2.5	»	»
Sortie	0.3	2.0	1.2	5.0	32.2	2.9	0.8

Nos envois directs de numéraire en Russie n'ont commencé à prendre exceptionnellement de l'importance qu'en 1860, année dans laquelle ils s'élevèrent à 17,300,000 fr., pour atteindre, dans la suivante, une somme presque double, puis retomber à des chiffres insignifiants, comme on voit.

Nos importations de la Russie, qui consistent presque exclusivement en produits bruts, parmi lesquels les grains et autres denrées ont figuré, en 1863, pour 43 millions de francs ou plus de la moitié, ne sont entrées, cette année, dans notre propre consommation que pour un peu plus des trois quarts. Elles avaient atteint, dans l'année de disette 1861, leur maximum de plus de 163 millions, dont 155 furent immédiatement absorbés par notre consommation; mais elles ont diminué depuis lors, ainsi que nos exportations, arrivées la même année à leur chiffre le plus élevé de près de 60 millions, dont moitié

en produits français, comprenant pour plus de 12 millions d'objets manufacturés. Mais ces chiffres, qui n'égalent pas la moitié de ceux de nos importations de cet empire, ne représentent évidemment que la moindre partie des articles français qui s'y consomment.

Nous avons importé de toute la Russie par mer, en 1863, pour 36,086,000 fr. de grains, 12,288,000 de bois communs, 8,849,000 de laines, 8,481,000 de lin teillé et d'étoupes, 6,524,000 de graines oléagineuses, 1,949,000 de graisses de toute sorte, 1,604,000 d'œufs de vers à soie, 1,134,000 de poils et 999,000 de coton, accidentellement aussi pour 636,000 de chanvre teillé et d'étoupes, puis du brai gras et du goudron, de la potasse, des légumes secs, des peaux brutes, de la colle de poisson, des nattes, de la bourre de soie, des livres et gravures, plumes à écrire, etc. Les bois, les peaux et le suif viennent principalement, les lins, chanvres, poils, potasses, plumes à écrire et colles de poisson même exclusivement des ports russes de la Baltique et de la mer Blanche.

Parmi nos exportations maritimes pour la Russie, en majeure partie dirigées sur les mêmes ports, figurent, en 1863, pour 7,875,000 fr. de vins, 6,387,000 de sucres raffinés, les huiles et les fruits de table, le papier, les livres et les gravures, les vêtements et pièces de lingerie, les poteries et verreries, les outils, machines, merceries, garancines, indigos, poissons marinés, chardons cardières, médicaments, le sel, les gommes, produits chimiques, parfumeries, eaux-de-vie et liqueurs. Les soieries, au contraire, presque toutes françaises, représentées sur le même état par une somme de 4,735,000 fr., sont presque en totalité dirigées, avec ce que nous envoyons en Russie, par mer, de lainages et de cotonnades, sur Odessa et la mer Noire. A destination des deux capitales et de tout le nord, la voie de terre est généralement préférée pour les étoffes et tous les articles de luxe et de mode.

Russie septentrionale. — Les ports russes du nord les plus fréquentés par notre pavillon sont ceux de Saint-Pétersbourg, de Riga, de Wiborg (Finlande) et d'Arkhangel. Le chiffre de nos importations de la Russie septentrionale en particulier, dont nous venons d'indiquer les objets principaux, est redescendu de la hauteur exceptionnelle de plus de 105 millions de francs, qu'il avait atteinte en 1856,

année du rétablissement de la paix avec les puissances occidentales et de la levée du blocus maritime, à 28,345,000 fr. en 1863, dont 27,479,000, soit presque tout, pour notre consommation. Les matières premières comptent, à elles seules, pour près de 25 millions dans ce dernier chiffre. D'autre part, nos exportations pour les ports du nord de la Russie, après avoir atteint leur maximum de plus de 46 millions en 1861, sont retombées en 1862 à 25 millions et en 1863 à 23,898,000, dont 21,196,000 en produits français, ne comprenant que pour environ 5 ½ millions de produits fabriqués en France.

Dans le commerce de la Grande-Bretagne avec la Russie, qui est tout entier un commerce maritime et direct, les opérations avec la Baltique et la mer Blanche ont figuré, en 1863, pour 9,292,000 liv. st. à l'importation et pour 4,838,000 à l'exportation du Royaume-Uni, ce dernier chiffre comprenant pour 2,424,000 liv. st. de produits britanniques.

En 1862, les mêmes importations avaient atteint 10,328,000 liv. st., en 1860 même 11,083,000. Pour l'exportation des produits britanniques, c'est l'année précédente (1859) qui avait offert le chiffre le plus élevé (3,492,000 liv. st.).

La Grande-Bretagne a tiré, en 1863, des ports du nord pour 2,680,000 liv. st. de lin et d'étoupes (en 1862 même pour 3,382,000 liv. st.), 1,055,000 de chanvre (soit un peu moins que l'année précédente), 1,592,000 de bois, 1,063,000 de suif (2,759,000 en 1860), 728,000 de graine de lin (875,000 en 1862), 370,000 d'avoine (983,000 en 1860), 292,000 de froment (609,000 en 1860), 282,000 de soies de porc, 281,000 de goudron, 278,000 de laines (439,000 en 1862), des cordages, os d'animaux, plumes, poils de chameau et de chèvre, crins, tourteaux et chiffons, de la colle de poisson, du cuir dit de Russie, de la grosse toile et des nattes, un peu de fer en barres, du chromate de fer, etc.

Parmi ses envois aux mêmes ports ont figuré, en 1863, pour 1,536,000 liv. st. de coton brut (1,812,000 en 1861), 166,000 de café, 66,000 de thé (313,000 en 1862), 264,000 d'indigo (381,000 en 1861) et 47,000 de cochenille (82,000 en 1862); pour 627,000 liv. st. de fers (945,000 en 1859), 334,000 de machines (879,000 en 1859), 178,000 de houilles, 164,000 de fils de laine (363,000 en 1860),

159,000 de coton filé (196,000 en 1861), 109,000 de cuivre brut et ouvré, 82,000 d'étain et de fer-blanc, 55,000 de plomb anglais (108,000 en 1860), 70,000 de soude, du sucre raffiné, de la laine anglaise, du sel, des produits chimiques, divers tissus, des poteries, porcelaines, quincailleries, coutelleries, etc.

L'élévation du tarif limite l'importation des tissus anglais en Russie et, pour les articles de luxe, la société russe accorde généralement la préférence aux produits français.

Quant au commerce de grains et de bois avec le royaume de Pologne, il se fait, comme on l'a déjà vu plus haut, par le port prussien de Danzig, où ces produits arrivent sur les bateaux de la Vistule. Le commerce maritime, bien plus important encore et toujours croissant, de la Russie avec l'Europe par la mer Noire et la mer d'Azof, ne s'est développé que dans le cours du siècle présent. Comme c'est d'ailleurs au commerce levantin qu'il se rattache et que nous le retrouverons, en traitant de celui-ci au chapitre suivant, nous pouvons nous dispenser de nous en occuper plus particulièrement ici[1].

1. Pendant l'impression de ce chapitre (en juin 1865), plusieurs des États maintenant admis à jouir en France de tous les avantages du régime conventionnel qui assure, chez nous, à leur commerce le traitement de la nation la plus favorisée, se sont mis en devoir de renouveler en partie leurs conventions mutuelles antérieures, dans l'intérêt d'une extension progressive du bénéfice commun de ce régime d'égalité, de réciprocité et de liberté commerciale. La conclusion de nouveaux traités de commerce et de navigation du Zollverein avec la Belgique et l'Angleterre, en a été le premier résultat. Des négociations tendant au même but se poursuivent entre la Suisse et l'Allemagne et ne tarderont probablement pas à s'ouvrir aussi entre le royaume d'Italie et le Zollverein, où le besoin d'une entente avec le pays transalpin, sur le terrain des intérêts matériels, commence à se faire sentir assez vivement pour autoriser à l'espoir qu'elle s'établira sous peu, malgré les dispositions peu favorables des cours qui combattent encore ce projet.

Le nouveau traité du Zollverein avec l'Angleterre, du 30 mai 1865, diffère peu de celui du 22 mai avec la Belgique. L'article 7 assimile complétement les navires de l'association allemande au pavillon anglais, jusque dans l'intercourse avec les colonies et possessions d'outre-mer de la Grande-Bretagne. Aucune concession plus étendue n'a été jusqu'à présent faite par celle-ci, en matière de navigation.

Ajoutons, pour mieux préciser ce que nous avons dit plus haut de l'importance du commerce général de la Suisse, approximativement évalué à un milliard de

CHAPITRE V.

COMMERCE AVEC L'EUROPE MÉRIDIONALE, LES ÉCHELLES TURQUES ET LA MER NOIRE.

Les marchés sur lesquels nous allons nous transporter maintenant, représentent surtout le champ ouvert à l'activité commerciale de l'Ancien Monde. La grande mer intérieure qui les baigne les rapproche et les unit presque tous, en formant entre eux la voie principale du trafic. Cependant tous ces pays, pour la plupart à jamais célèbres comme les foyers les plus brillants de la civilisation antique, sont aujourd'hui généralement restés beaucoup en arrière des contrées plus septentrionales de l'occident et du centre de l'Europe, pour le développement industriel et la richesse. La production manufacturière non-seulement n'y compte que pour les demandes du marché intérieur, mais y est partout loin de suffire aux besoins de la consommation la plus ordinaire même. Aussi, leur commerce avec des pays plus avancés, tels que particulièrement la France et l'Angleterre, se trouve-t-il presque généralement établi sur le pied d'un échange continuel de denrées et de matières brutes contre des produits fabriqués. C'est d'ailleurs surtout dans les contrées du midi de l'Europe et du Levant, ou disons plutôt dans tout le bassin de la Méditerranée, que la France, par la position qu'elle occupe aujourd'hui sur les deux rivages opposés de cette mer, en Algérie comme sur le golfe du Lion, mais particulièrement par la possession de Marseille, le grand entrepôt central de tout le bassin, se trouve par-

---

francs (p. 129), que nos calculs, basés sur les états de douane des pays limitrophes, le portent, pour 1862, à 1,247 millions de francs. Ce total se répartit ainsi entre ces quatre pays: France, 534 (en 1863 même 650, comme on l'a vu p. 129); Zollverein, 452 (dont 230 à l'entrée et 222 à la sortie de la Suisse, d'après une évaluation du bureau fédéral de statistique); Italie, 252, et Autriche, 9 millions seulement.

Dans le commerce spécial, qui figure pour 690 millions dans ces chiffres, la plus large part reviendrait toutefois au Zollverein, à savoir 78 à l'entrée et 190 à la sortie de la Suisse, soit ensemble 268 millions, la France n'y participant que pour 196 (238 en 1863), l'Italie pour 217 et l'Autriche pour les 9 déjà mentionnés ci-dessus.

faitement en mesure de faire une concurrence profitable et victorieuse au commerce britannique. Au point de vue commercial, plus qu'à tout autre, on peut appeler de nos jours, avec raison, la Méditerranée un lac français. Il en est surtout ainsi depuis la grande impulsion donnée par la guerre d'Orient au développement des affaires de Marseille, dont l'étoile, se relevant tout à coup plus brillante que jamais, a fait pâlir celle de Trieste et rendu au port français une importance bien supérieure à celle de ses anciens rivaux, supériorité à laquelle ne peut qu'ajouter le percement de l'isthme de Suez.

Portugal.

En commençant par l'ouest notre revue des marchés de l'Europe méridionale, nous rencontrons d'abord, dans la péninsule ibérique, mais encore en dehors de la Méditerranée, le royaume de Portugal, qui est, dans cette division, le seul dont toutes les côtes soient baignées par l'océan Atlantique. Il ne renferme qu'environ 4 millions d'âmes sur un espace de 10 millions d'hectares, en y comprenant les groupes insulaires adjacents des Açores et de Madère. La population des autres colonies portugaises, en Afrique et en Asie, y ajoute environ 2,400,000 âmes. Le pays, presque exclusivement agricole, mais surtout viticole, n'a qu'une très-faible industrie.

Nous renvoyons, pour tout ce qui concerne le passé du régime douanier et fiscal de ce pays, au livre que nous avons publié sur le Portugal et ses colonies en 1860[1]. Les Anglais, par suite du traité de Methuen, y avaient joui, de 1703 à 1765, d'une espèce de monopole commercial et continué ensuite de prendre la part du lion dans l'exploitation des ressources du pays, comme principaux et presque seuls acheteurs des vins de Porto. Les tarifs de 1837 et de 1841 étaient dirigés contre le monopole que le traité de 1810 avait rendu à l'Angleterre. On y voulait protéger l'industrie portugaise; mais, par le fait, l'élévation exagérée des droits sur les articles étrangers, ne profita qu'à la contrebande, et l'on reconnut la nécessité de modifications conçues dans un sens plus libéral. Le 29 août 1860 on adopta un remaniement fort étendu du tarif des douanes, préparé

1. Un volume, Paris, chez Guillaumin et Cie.

dès 1858, et le 14 février 1861 une nouvelle loi affranchit, à l'importation, 185 articles et réduisit les droits sur 256 autres. Le 18 décembre suivant parut une nouvelle édition du tarif mis au courant, avec des instructions préliminaires[1]. Quelques nouvelles réductions de droits à l'entrée ont encore eu lieu, depuis, par une loi du 11 juillet 1863, qui en établit un, en même temps, sur l'importation du pétrole. Dans l'archipel du Cap-Vert, les droits de sortie des sels de certaines îles ont été réduits, par une loi du 10 août 1860, et les marchandises transbordées des paquebots à vapeur transatlantiques des messageries impériales, à destination du Sénégal, sont, depuis 1861, exemptes du droit de 4 p. 100 de la valeur. Le monopole des tabacs vient également d'être aboli en Portugal. Quant aux poids et mesures, l'introduction du système métrique français y est, depuis 1860, un fait accompli. L'unité monétaire légale, base de la monnaie de compte en usage, est le réal portugais (au pluriel reis). Les comptes se tiennent en milreis (1,000 reis) et en contos (millions de reis). Le change avec Paris s'est établi, dans les dernières années, plutôt au-dessous qu'au-dessus de 5 fr. 50 c. pour 1,000 reis, ou 180 reis pour 1 franc.

En 1819, le mouvement général des échanges du Portugal avec ses colonies et l'étranger s'élevait à 43,745 contos de reis, dont 24,297 pour les importations et 19,448 pour les exportations. Mais depuis, le changement de condition du Brésil a fait une brèche énorme au commerce de la mère-patrie, qui n'était pas encore, après quarante ans, revenu à l'ancien niveau, bien qu'il eût repris une marche ascendante sous l'influence du tarif de 1852.

On en jugera par les derniers résultats généraux connus, qui sont ceux de 1855 et 1856 :

	1855.		1856.	
	Contos de reis.	Francs.	Contos de reis.	Francs.
Importations.	18,774	112,644,000	20,452	122,712,000
Exportations.	14,426	86,556,000	16,299	97,794,000
Réexportations	2,402	14,412,000	?	?
Totaux.	35,602	213,612,000	»	»

Les conversions ci-dessus ont été faites à raison de 6,000 fr. le

1. Voir *Annales*, PORTUGAL, L. C., n° 5, et PAYS ÉTRANGERS EN GÉNÉRAL, n°s 1 à 4.

conto, change conventionnel. Dans l'exportation, les espèces et lingots de métaux précieux figuraient seuls pour 2,288 contos en 1855; dans l'importation ils entraient même pour 2,693. Relativement aux années suivantes, nous n'avons des données officielles que sur les ports de Lisbonne et de Porto, dans lesquels se concentre, il est vrai, presque tout le commerce extérieur du pays. En voici également le résumé en contos :

1° *Lisbonne :*

	Importation à l'acquitté.	Exportation.
	—	—
1857-1858	9,542	7,440
1858-1859	9,032	5,289
1859-1860	10,712	6,281
1861-1862	14,287	4,001

2° *Porto :*

	Importation.	Exportation.
	—	—
1861-1862	8,936	6,130

Ces chiffres ne comprennent ni le mouvement des entrepôts, dont les réexportations, pour celui de Lisbonne, ont fléchi, de plus de 16 ½ millions de francs en 1861, à un peu moins de 13 en 1862, ni le trafic des ports secondaires, dont le plus considérable est celui de Sétubal, renommé pour sa grande exploitation de sel marin.

Le dernier traité de commerce et de navigation que le Portugal ait conclu avec l'Angleterre, pour dix ans, celui du 3 juillet 1842 [1], a été tacitement maintenu, en 1852, avec la réserve, pour chacune des deux parties contractantes, de la faculté de le dénoncer à un an de date. Il est fondé sur le principe de la réciprocité, en vertu duquel les sujets et les navires anglais sont complétement assimilés aux nationaux pour le traitement, dans la métropole ainsi que dans les colonies portugaises. Les Anglais ont non-seulement de grands capitaux, mais aussi de vastes propriétés en Portugal, et la majeure partie de la dette portugaise est entre leurs mains. Le commerce britannique domine surtout à Porto, principal centre de ses établissements dans cette contrée, et les vignobles du Haut-Douro, qui fournissent les vins connus sous le nom de cette ville, dont l'expor-

1. Voir, pour le texte, le *Dictionnaire du commerce* de Macculloch, éd. de 1859, p. 1336.

tation s'est élevée à 147,000 hectolitres en 1860, 144,000 en 1861 et 159,000 en 1862, sont presque exclusivement exploités pour son compte. Dans l'ensemble, cependant, les échanges de marchandises du Royaume-Uni avec le Portugal et les îles adjacentes ne sont guère en progrès depuis 1854, ni l'importation, ni l'exportation n'ayant présenté d'augmentation sensible depuis lors. Pour les produits du sol et de l'industrie britannique en particulier, toutefois, il y a eu un accroissement de débit considérable, en 1863 surtout. Voici le résumé général des opérations de cette année, qui représentent en bloc un mouvement d'affaires de près de 140 millions de francs:

ÉCHANGES DE MARCHANDISES DU ROYAUME-UNI.

	Avec le Portugal proprement dit.		Avec les Açores et Madère.	
	Liv. sterl.	Francs.	Liv. sterl.	Francs.
Importations	2,333,809	58,345,000	338,923	8,473,000
Exportations	2,658,268	66,457,000	169,467	4,237,000
Dont en produits britanniques.	2,225,777	55,645,000	149,212	3,730,000

Les marchandises transbordées dans les ports britanniques n'ont ajouté à ces chiffres que 11,524 liv. st. de produits portugais, à l'entrée, et 9,036 de produits étrangers à destination du Portugal, à la sortie du Royaume-Uni; le mouvement des espèces et lingots d'argent et d'or, que 59,164 liv. st. reçues du premier de ces pays, auquel il n'a pas été envoyé la même année de numéraire de la Grande-Bretagne. La contrebande de marchandises de Gibraltar, autrefois très-importante, même avec le Portugal, n'est naturellement pas comprise dans les chiffres qui précèdent.

Le Royaume-Uni a tiré, en 1863, du continent portugais pour 1,017,046 liv. st. (3,594,887 gallons, maximum) de vins, pour 323,274 liv. st. de pyrites de fer ou de cuivre, article qui n'a commencé à prendre de l'importance qu'en 1861, pour 227,849 liv. st. (14,413 seulement en 1862) d'huile d'olives, pour 156,602 liv. st. de liége, 103,581 d'oranges et de limons (174,404 en 1859), 82,328 de bœufs (154,256 en 1862), 65,140 de laines (230,124 en 1860), 65,056 (80,250 en 1862) de coton brut (depuis 1861), du minerai de cuivre, du sucre brut, des amandes, des oignons, du manganèse, de l'ivoire, un peu d'orseille, etc.; il a reçu, en outre, des Açores pour 313,023 liv. st.

d'oranges et limons, pendant que ses importations de vins de Madère se sont encore réduites, de 41,086 liv. st. en 1861, à 17,331 en 1863, et que celles des îles du Cap-Vert, en orseille, noix et graines oléagineuses, de 7,626 liv. st. en 1859, ont entièrement cessé depuis 1862.

De leur côté, les îles Britanniques ont envoyé, la même année, en Portugal et dans les îles adjacentes, pour 905,180 liv. st. de leurs cotonnades, 21,689 de leurs cotons filés, 173,020 de lainages, 299,284 de fers, 154,093 de leurs spiritueux, 122,330 de beurre d'Irlande, 109,773 de riz en grains, 68,185 de coton brut, 62,472 de machines, 60,829 de houille anglaise, 54,871 de thé, des tissus de lin et de soie, divers autres articles de manufacture, des métaux et toute espèce de denrées coloniales et d'autres produits exotiques.

Les exportations d'Angleterre à destination des îles du Cap-Vert ont ajouté, en 1863, aux chiffres précédents une somme de 21,479 liv. st., dans laquelle le charbon de terre pour la station de Saint-Vincent est entré à lui seul pour 17,568 liv. st.

Nous ne sommes encore liés avec le Portugal que pour les rapports de navigation, par le traité de réciprocité du 9 mars 1853[1]. Des négociations, entamées dans le but de la conclusion d'un traité de commerce, se poursuivent. Cependant, malgré la prépondérance de l'Angleterre sur ce marché, le commerce français, dont les relations avec le Portugal se concentrent principalement à Lisbonne, a fait des progrès très-remarquables, à l'exportation pour ce pays surtout, qui s'est élevée en 1863, année dans laquelle elle présente un accroissement de plus de moitié sur les chiffres de la précédente, jusqu'à 37,967,000 fr., dont 22,203,000 en produits français, tandis que notre importation s'est réduite (de 10 millions de francs en 1862) à 6,151,000 fr., dont 4,949,000 sont entrés dans notre consommation propre. Dans ces chiffres se trouvent comprises nos opérations avec les Açores, Madère et les îles du Cap-Vert même, encore plus voisines de la côte d'Afrique, riches en sel et dont une, Saint-Vincent, sert de point de relâche aux paquebots à vapeur de la ligne franco-brésilienne. Ce service, nouvellement créé entre Bordeaux et Rio de

1. Voir *Annales*, FRANCE, L. C., nº 122, p. 7.

Janeiro, touche à Lisbonne et offre ainsi de nouvelles facilités pour le développement de notre commerce avec le Portugal. Or, en 1847 encore, ce commerce ne dépassait pas 5 millions, soit 2,600,000 fr. à l'importation et 2,400,000 à l'exportation, ne comprenant que pour 1,300,000 fr. de produits français. Il y a peu d'exemples d'un progrès plus remarquable que l'extension de ce débouché.

Nous avons envoyé dans les ports continentaux et insulaires du Portugal, en 1863, pour 8,671,000 fr. de soieries, 6,675,000 de lainages, 5,608,000 d'outils et ouvrages en métaux, 3,709,000 de mercerie et boutons, 1,354,000 de machines et mécaniques, 955,000 de papier, livres et gravures, 894,000 de cotonnades, 679,000 d'eaux-de-vie et spiritueux, 551,000 de fils de toute sorte, 533,000 de bijouterie d'or, 530,000 de peaux préparées, des poteries et verreries, de la coutellerie, de l'horlogerie, des voitures, des armes et des instruments de musique, des médicaments et de la parfumerie, des peaux ouvrées et des pelleteries, quelques tissus de lin, des couleurs, du cuivre et de l'or battu, des laines, des poils et des grains, en petites quantités. Il est vrai que dans la plupart des chiffres indiqués, notamment dans ceux qui concernent les métaux ouvrés, la mercerie et les machines, ainsi que les tissus de laine et autres, les articles étrangers prédominent ou du moins figurent pour de fortes proportions; mais nos propres manufactures n'en ont pas moins fourni pour 19 $^1/_2$ millions de francs de leurs produits au Portugal. Dans les retours, les matières premières sont entrées pour 4,129,000 fr., les denrées pour 1,955,000, les fabriques du pays n'ayant presque rien à livrer au commerce extérieur. Les premières comprennent pour 561,000 fr. de graines oléagineuses, 457,000 de peaux brutes et 432,000 de cendres et regrets d'orfévre, des cocons et œufs de ver à soie, du liége, des arachides et de l'orseille des îles et colonies d'Afrique, un peu de coton, de l'ivoire, des tourteaux, du noir animal, etc.; les secondes pour 715,000 fr. de fruits secs ou tapés et 489,000 d'huiles, des vins de liqueur, un peu de café, de cacao et de sel marin, ainsi que des fruits médicinaux, le tout venu de Lisbonne, Porto, Sétubal, Praya et six autres ports.

Nos articles de mode sont généralement appréciés en Portugal par les classes riches et aisées. Lisbonne consomme les trois quarts

de nos envois de cette nature; Porto reçoit le reste. L'état des récoltes portugaises influe beaucoup sur cette branche de commerce, comme sur celle des tissus. Parmi ces derniers, ce sont nos soieries, lainages, tissus mêlés, jaconas et mousselines qu'on préfère, tandis qu'il nous a toujours été difficile de lutter avec l'Angleterre pour les toiles peintes et les calicots. Paris a presque le monopole des importations de modes en Portugal. Cependant nous n'y expédions encore, en fait de vêtements confectionnés, que des articles de fantaisie, et, pour les draps ordinaires, la Belgique et l'Allemagne l'emportent sur notre industrie par le bon marché.

Quoique la morue, importée directement de Terre-Neuve en Portugal, soit presque exclusivement fournie par la pêche anglaise, il y a lieu de croire que la morue française pourrait très-bien, à Lisbonne surtout, faire concurrence à celle de nos voisins, dans certains moments[1].

L'exportation des oranges augmente d'activité en Portugal et aux Açores, mais, à cause de la concurrence de l'Algérie pour cet article et de la nature délicate de celui-ci, ce que nous en recevons de la première de ces contrées se borne à quelques envois de *mandarines*, pour Paris, et à quelques compléments des cargaisons de sel prises par nos navires à Sétubal, pour Dunkerque. Des traités avec les chemins de fer, pour le transport immédiat de ces oranges à Paris, ont été recommandés comme un moyen de vivifier ce commerce. En attendant, les oranges de Portugal sont presque exclusivement dirigées sur l'Angleterre, tandis que les figues des Algarves trouvent leurs principaux acheteurs en France, dans les ports du Havre, de Rouen et de Dunkerque. Les liéges portugais, dont on évalue l'exportation annuelle, qui se fait principalement par le petit port de Sinès, dans l'Alemtéjo, à plus de 10 millions de francs, sont inférieurs aux nôtres en qualité, mais passent pour être supérieurs aux liéges italiens. Nous avons déjà parlé plus haut du sel marin, dont le commerce est en voie de prospérité depuis 1852.

Le principal article d'exportation du Portugal, ce sont toutefois ses vins. On évaluait, pour l'année 1861, à 2,100,000 hectolitres la pro-

---

1. Voir, pour plus de détails, *Annales*, PORTUGAL, F. C., n° 8, p. 8.

duction de toute la partie continentale du royaume. Ce résultat, bien que notablement supérieur à celui de l'année précédente, est d'environ 1,300,000 hectolitres au-dessous de l'ancienne moyenne de cette récolte.

En général, le district de Porto produit annuellement de 60,000 à 80,000 pipes (de 5hect.,27) de vin, dont il exporte les deux tiers environ, principalement pour l'Angleterre. C'est antérieurement à l'oïdium, dans les années 1846 à 1848, que cette production atteignit son maximum de plus de 110,000 pipes. En 1860, le prix du Porto avait doublé et les meilleures qualités se vendaient de 300,000 à 400,000 reis la pipe, sans valoir le vin classé de même autrefois. Le relevé officiel des quantités de vin du Douro de la récolte de 1862, la porte à 71,592 pipes. Ce résultat, le plus considérable auquel on soit arrivé depuis 1854, indique une décroissance notable de la maladie, grâce à l'emploi constant du soufre. Les autres vins du continent portugais, quoiqu'ils diffèrent beaucoup de force, de couleur et de goût, ont tous plus ou moins d'analogie avec nos vins du Roussillon. Ils défrayent la consommation du pays ou sont envoyés dans les colonies portugaises et au Brésil, qui préfère cependant de plus en plus les vins de France et d'Espagne. Dans les îles, l'oïdium a malheureusement causé des torts irréparables à la production des vignobles, qu'il a presque réduite à néant pour les crus célèbres de Madère.

Dans l'île de Terceire, l'une des Açores, on s'occupe d'introduire la canne à sucre de Madère, ainsi que la culture du coton de l'espèce herbacée. A Villa-da-Praya, port de cette île, on pense qu'il y aurait souvent avantage pour le commerce français à envoyer dans celle-ci, au mois d'août, quelques navires avec des marchandises analogues à celles que nous apportons à Lisbonne et en échange desquelles on pourrait prendre des chargements de céréales des Açores.

Aux îles du Cap-Vert, qui forment une dépendance coloniale de la monarchie portugaise, le commerce de la graine oléagineuse de *purgueira*, purgatif très-violent de l'espèce du ricin, mais peu usitée en médecine et employée presque exclusivement à des usages industriels, s'est développé considérablement, depuis 1859 surtout, non-seulement avec la métropole et l'Angleterre, mais aussi avec nos ports de Rouen et de Marseille. Les autres produits que cet archipel peut

fournir à l'exportation, sont le sel de l'île de Maio, des peaux de chèvre, des cuirs salés, de l'orseille, du café, du sucre, des oiseaux vivants, etc. On peut y importer des tissus et divers autres articles manufacturés pour les besoins ordinaires, des boissons et des conserves et denrées alimentaires; mais, toutes les marchandises qui y viennent des entrepôts de Lisbonne et de Porto, sous pavillon portugais, payent des droits d'un tiers moins élevés que par navires étrangers. La pièce de 5 fr. vaut, aux îles du Cap-Vert, 900 reis pour le commerce; la livre sterling, 4,700 reis[1].

Espagne.

Cette contrée est, au point de vue de ses ressources comme à celui de ses besoins, pour la France un marché infiniment plus important que le Portugal, bien qu'elle ne renferme encore, sur une étendue de 9,215 lieues carrées géographiques, c'est-à-dire égale au dixième près à celle de la France, qu'une population d'environ 16 ½ millions d'âmes (en 1861), avec les Baléares et les Canaries, voisines de Madère et de la côte occidentale d'Afrique, mais sans compter les autres colonies espagnoles, qui y ajoutent encore 5,889 lieues carrées et 4,746,000 âmes. C'est qu'en Espagne aussi, malgré les progrès certains constatés depuis quelque temps dans la situation économique et commerciale du pays, le développement des ressources intérieures est encore très-peu avancé, l'industrie même fort arriérée et réduite à un rôle très-secondaire, jusque dans les provinces où elle était anciennement le plus florissante, si nous exceptons la Catalogne. C'est à l'achèvement du réseau des chemins de fer en construction dans la péninsule, qu'il appartient surtout de hâter la transformation de celle-ci par une exploitation plus large de ses grandes richesses naturelles et des avantages d'une position maritime moins centrale, il est vrai, que celle de la France, qui sépare l'Espagne du reste de l'Europe, mais n'offrant pas moins de facilités pour le commerce d'outre-mer, sur la Méditerranée comme sur l'Océan. Cadix est en effet, après Lisbonne, le grand port d'Occident le plus rapproché des rivages transatlantiques.

---

1. Voir *Annales*, PORTUGAL, F. C., n° 10.

Nous n'avons pas à nous étendre ici sur le passé de l'Espagne, sa splendeur éphémère, sa décadence et ses chances de résurrection. Parmi les erreurs de son ancienne politique, celle dont elle est revenue le plus tard, c'est l'excès comme l'abus des restrictions commerciales. Son régime de douane, longtemps le plus illibéral du monde et hérissé de prohibitions, qui y firent prendre un immense développement à la contrebande, sans relever la prospérité de l'industrie nationale, resta tel jusqu'à la loi du 17 juillet 1849, qui y posa les bases d'un remaniement général des tarifs, dont elle adoucit plus ou moins la rigueur. Dans les derniers temps seulement, la publication d'un nouveau tarif général des douanes, du 27 novembre 1862[1], en vigueur depuis le 1er janvier 1863 et soumis, plus récemment encore, à de nombreuses modifications, a opéré dans l'ensemble de la législation commerciale de cette contrée une réforme plus importante, bien qu'au fond les bases de celui de 1849 y aient été en grande partie maintenues. Cependant les droits y ont été réduits sur une multitude d'articles, évalués d'après les prix actuels, et plusieurs droits à la valeur, convertis en droits spécifiques. Sur certaines denrées, telles que le sucre, le cacao, le café, le thé, la morue, etc., soumises à des droits fiscaux, on a réuni à ceux-ci les taxes municipales et provinciales, jusque-là perçues séparément. Mais une partie des fils et tissus de coton pur et mélangé, le tabac, objet d'un monopole du gouvernement, le sel, le mercure et le cinabre, les effets d'habillement et chaussures, les navires en bois du port de moins de 400 tonneaux métriques, les livres et impressions en espagnol, les armes et munitions de guerre, les grains, les farines et pâtes, sont restés prohibés à l'importation, ainsi que les drilles, écorces et liéges à l'exportation. L'adoption du système métrique français, pour les poids et mesures, a été décrétée en même temps. Mais, comme il ne sera probablement pas facile d'arriver de sitôt à faire disparaître de l'usage les unités du système antérieur, mentionnons comme les principales le quintal de 46 kilogrammes et la vare de 3 pieds, égale à 836 millimètres. Le quintal

1. Traduit dans les *Annales*, ESPAGNE, L. C., n° 18. — Pour les mesures ultérieures, voir dans le même recueil, sous la rubrique PAYS ÉTRANGERS EN GÉNÉRAL, n° 4, p. 6.

comprend 4 arrobes ou 100 livres; la livre se subdivise en 16 onces, et l'once en 16 adarmes. L'unité monétaire est le réal de veillon de 27 centimes, subdivisé lui-même en 100 centièmes. 20 réaux de veillon forment une piastre forte (*peso duro*), qui se divisait aussi en 8 réaux de plate (c'est-à-dire d'argent) mexicains ou en 10 réaux de plate neufs. Le réal de veillon effectif comprend 34 maravédis. C'est dans les monnaies toutefois qu'il y a le moins d'unité et qu'une réforme complète paraît surtout désirable.

Les produits des îles Canaries sont admis en franchise dans les ports de la métropole, depuis 1852, à titre de produits nationaux. En 1863, enfin, la franchise a été également accordée aux ports de Ceuta, de Mélilla et des îles Chafarines, que l'Espagne possède sur la côte du Maroc.

Bien que le développement économique de l'Espagne n'ait commencé que tardivement à se ranimer, son commerce extérieur a cependant fait, sous l'influence d'un adoucissement partiel des rigueurs de sa législation douanière, des progrès très-remarquables. En 1826, le mouvement général de ses échanges avec les colonies et l'étranger, par les voies légales, ne dépassait pas 100 millions de francs à l'importation et n'atteignait même encore que 48 millions à l'exportation. Or, depuis la première réforme du tarif, les états officiels du pays présentent des résultats de plus en plus favorables, dont voici pour le commerce spécial, sans les ports francs des Canaries, le résumé obtenu par la conversion des chiffres officiels en unités françaises, au taux de 27 centimes par réal de veillon :

(Valeurs en millions de francs.)

	Importations.	Exportations.
1849	160	128
1850	184	131
1851	187	133
1852	201	151
1853	195	221
1854	216	263
1855	271	334
1856	346	282
1857	409	327
1858	406	262
1859	341	277
1860	400	297
1861	546	343
1862	453	300

Le mouvement des entrepôts, y compris les dépôts de charbon, ajoutait aux résultats des deux dernières années les chiffres suivants :

(Valeurs en millions de francs.)

	A l'importation.	A l'exportation.
	—	—
1861.	25 ½	26
1862.	22 ½	20 ½

Ce qui porte l'ensemble du commerce extérieur de l'Espagne et des îles Baléares à plus de 940 millions de francs pour la première et à 796 pour la seconde, en total général.

Malgré le recul dans l'activité du mouvement commercial en 1862, on peut admettre que le commerce extérieur de l'Espagne a presque triplé depuis 1849. Le mouvement des espèces monnayées et des lingots de métaux précieux, compris dans les chiffres ci-dessus, est généralement peu considérable ; il a pris cependant une certaine importance dans la période de 1855 à 1858, d'abord par suite de nos achats de grains en Espagne, dont ce pays toucha le solde en numéraire, puis sous l'influence de la nécessité où il se trouva lui-même d'en renvoyer à l'étranger, en payement des céréales dont il dut s'y pourvoir à son tour. En 1861, l'importation de numéraire déterminée par la crise monétaire, qui sévit si rigoureusement dans la péninsule, s'éleva même jusqu'à 112 millions de francs, maximum des chiffres officiellement constatés. Mais il est prouvé que les douanes espagnoles n'exercent sur le mouvement des espèces monnayées qu'un contrôle insuffisant. Ainsi, tandis que, d'après celui-ci, il n'aurait été, la même année, envoyé d'Espagne en France que 26 millions de francs en métaux précieux et numéraire, le tableau de notre commerce extérieur constate que nous en avons reçu pour 59 millions du même pays.

Dans l'ensemble du mouvement commercial de l'Espagne avec ses colonies et l'étranger, la part des premières est en moyenne de 15 à 20 p. 100, soit annuellement d'une centaine de millions de francs, dont les échanges avec Cuba seuls composent à peu près les neuf dixièmes. Les marchandises échangées avec la France et le Portugal par la voie de terre, ne représentent guère plus de 6 à 7 p. 100 de l'ensemble du commerce extérieur de l'Espagne ; en 1861, le chiffre proportionnel des transports effectués par cette voie ne s'est élevé à

12 p. 100 que par suite de l'importation exceptionnelle d'une soixantaine de millions de francs par la frontière de la Navarre.

Dans les transports maritimes, le pavillon étranger prime habituellement le pavillon espagnol à l'exportation; mais, à l'importation c'est tout le contraire, à cause de la surtaxe de 20 p. 100 sur les marchandises importées sous pavillon étranger; cependant, l'écart entre les deux va en s'amoindrissant, et la part du pavillon national dans l'ensemble des importations maritimes s'est réduite, de 88 p. 100 en 1852, à 66 p. 100 en 1861.

Le mouvement commercial des ports francs de l'archipel des Canaries, envisagé à part, dans ses relations avec l'Europe, l'Afrique et l'Amérique, a présenté les chiffres suivants :

	En 1861.	En 1862.
	Réaux.	Réaux.
Importations.	26,780,000	30,120,000
Exportations.	28,183,000	23,062,000
Totaux.	54,963,000	53,182,000
Soit francs. . .	14,840,000	14,359,000

La France et l'Angleterre figurent, à elles deux, pour plus de la moitié dans le commerce de l'Espagne. Les autres pays étrangers avec lesquels celle-ci fait le plus d'échanges sont : la Belgique, l'Italie, la Suède et la Norvége, ainsi que le Portugal, en Europe; l'Algérie, en Afrique; les États-Unis, les États du Rio de la Plata, le Vénézuéla, le Brésil et les possessions anglaises, en Amérique.

Quoique le percement de la barrière des Pyrénées soit, depuis quelque temps, un fait accompli, avec le secours de l'art des ingénieurs, l'Espagne était naguère la seule puissance limitrophe de la France qui, persistant dans l'esprit restrictif de son système de législation douanière, n'eût pas encore réglé ses rapports de commerce et de navigation avec nous par un traité répondant aux besoins de la situation actuelle. Depuis plus d'un siècle ces relations étaient régies principalement par l'article 24 du pacte de famille, qui remonte au 15 août 1761, et la convention explicative du 2 janvier 1768, stipulant à la fois le traitement national et le traitement de la nation la plus favorisée, c'est-à-dire l'assimilation complète des deux pavillons dans les ports respectifs et même la concession réciproque du droit de cabotage, ainsi que la communauté des pêches sur les

côtes des deux pays. En 1814 on mit en expectative la négociation d'un traité de commerce, qui ne fut pas conclu toutefois, et l'on convint de rétablir les relations commerciales, entre eux, sur le pied où elles se trouvaient avant la guerre, en 1792. Mais, en ce qui concerne les marchandises, les anciens traités n'ont pas été remis en vigueur. Elles durent payer, de commun accord, dans les deux pays, les droits du tarif général, aux termes d'une circulaire des douanes françaises du 1er mars 1819. Relativement aux navires aussi, les dispositions de ces traités n'ont été fidèlement exécutées que par la France, et c'est seulement à la fin de 1844 que le gouvernement espagnol a rendu le traitement national au pavillon français, pour les droits de navigation. La garantie réciproque de la propriété des œuvres d'esprit et d'art forme l'objet d'une convention spéciale, du 15 novembre 1853[1]. Une convention consulaire a été signée le 7 janvier 1862[2]. Une autre, du 8 avril 1864[3], a réglé le service international de surveillance et de douane sur les chemins de fer du midi de la France et ceux du nord de l'Espagne. Puis, le 10 septembre suivant, un traité a été conclu entre ces mêmes puissances et le Portugal, pour la fixation de la taxe des dépêches télégraphiques entre les trois États. Enfin, le gouvernement espagnol s'est décidé aussi à négocier avec la France l'établissement d'un régime conventionnel à bases libérales, d'autant plus nécessaire que l'Espagne, avec ses vastes ressources inexploitées, conviant à toute espèce d'entreprises de mines, d'industrie et de culture, dans lesquelles beaucoup de capitaux français sont déjà engagés, est certainement une des contrées les plus intéressées au resserrement des liens de bon voisinage avec nous et les plus capables d'offrir de solides avantages à notre commerce.

Ces négociations ont eu pour résultat la convention de commerce conclue le 18 juin 1865 entre la France et l'Espagne, pour douze ans, avec clause de tacite réconduction d'année en année. Ce traité, ratifié le 22 juillet suivant à Madrid et mis immédiatement en pleine

1. *Annales du commerce extérieur,* FRANCE, L. C., t. IV, n° 122, p. 17.

2. *Ibid.,* t. VI, n° 210, p. 380.

3. *Ibid.*, n° 225.

vigueur, abolit les surtaxes de douane auparavant imposées, de part et d'autre, à l'importation par terre, sur leurs produits respectifs. Il comprend, en outre, deux tarifs pour la fixation des nouveaux droits d'entrée applicables à certains de ces produits sur les frontières des deux pays[1]. Ces modifications portent principalement sur la quincaillerie et d'autres ouvrages communs en cuivre, laiton, plomb, etc., quelques articles en gomme élastique, bois, os, ivoire ou nacre, la chapellerie non montée, les cuirs en poil, les essences et fruits, diverses autres substances végétales propres à l'industrie et à la médecine, les chevaux et les mulets, parmi les produits français; et, parmi les produits espagnols, sur les fruits de table frais, secs et confits, les eaux-de-vie, le jus de réglisse et l'huile d'olive, soumis à des droits spécifiques; les lainages et les nattes et tresses de sparte taxés à la valeur; les soies gréges et soies à coudre, enfin, le cuivre, le plomb et le mercure natif, la cochenille et les livres imprimés, exempts à l'importation en France. Les deux parties se garantissent d'ailleurs mutuellement, pour le commerce de leurs produits, le traitement de la nation la plus favorisée.

La base du régime des rapports commerciaux de l'Angleterre avec l'Espagne, encore plus ancienne et de près d'un siècle antérieure au pacte de famille, conclu entre les diverses branches de la famille de Bourbon, est dans un traité de commerce et de navigation du 28 mai 1667[2], confirmé en 1713 à la paix d'Utrecht. Depuis lors, la Grande-Bretagne, satisfaite des avantages qu'elle avait obtenus de l'Espagne, tels que le traitement national, pour les droits de douane, et celui de la nation la plus favorisée, même à l'importation des produits des Indes Orientales, la confirmation des priviléges accordés en 1645 aux négociants anglais établis à Cadix, des exemptions de droits et facilités stipulées dans le cas de transit ou de dépôt, etc., ne s'est point mise en quête d'autres conditions, bien que, d'autre part, le gouvernement espagnol se crût en droit d'éluder certains engagements regardés par lui comme onéreux. Aussi, en 1814, les

1. Ces tarifs, avec le texte de la convention même, se trouvent dans le *Moniteur* du 3 août 1865.

2. Conclu sans limitation de durée. — Voir, pour le texte, de Cussy, 2e partie, t. II, p. 397.

deux puissances se bornèrent-elles à stipuler le rétablissement des rapports commerciaux sur le pied où elles étaient avant 1796.

La France et l'Angleterre trafiquent avec presque tous les ports d'Espagne. Cependant Cadix est resté le centre principal de l'activité du commerce britannique dans cette contrée, tandis que Barcelone, par ses relations de voisinage avec Marseille, subit plus particulièrement l'influence française.

Notre commerce avec l'Espagne est inférieur à celui du Royaume-Uni à l'importation, mais de beaucoup supérieur à ce dernier, pour ce qui concerne l'exportation, comme on le voit par les chiffres suivants, qui présentent les résultats de toutes les opérations constatées de part et d'autre, en 1863, avec la première de ces contrées et ses dépendances insulaires des Baléares et des Canaries :

FRANCE.

Marchandises.	Commerce général. — Francs.	Commerce spécial. — Francs.
Importations	74,918,000	54,813,000
Exportations	248,751,000	170,151,000
Totaux	323,669,000	224,964,000
Numéraire.		
Entrée	52,493,000	principalement en argent.
Sortie	67,035,000	principalement en or.

ROYAUME-UNI.

	Liv. sterl.
Marchandises.	
Importations	4,991,728
Exportations	3,632,821
Réexportations	989,559
Transbordements.	
Entrée	57,237
Sortie	7,479
Total général	9,678,824
Soit francs	241,970,000
Numéraire.	Liv. sterl.
Entrée	8,942
Sortie	1,058,826

Notre commerce propre avec l'Espagne, qui ne s'était accru, de 1827 à 1847, que dans une mesure assez faible, s'est élevé depuis lors, de moins de 86 millions de francs, à plus de 126 millions en 1854 et près de 225 en 1863, sans compter le numéraire et le mouvement d'entrepôt ou de transit, qui porte le mouvement général de nos échanges de marchandises avec ce pays, en cette année, la plus prospère de toutes, à plus de 323 $^1/_2$ millions, pendant que celui des échanges correspondants de l'Angleterre avec la même contrée, de 131 millions en 1854, n'atteint pas 242 millions de francs en 1863.

Les termes comparatifs des divers éléments de cette double progression s'établissent ainsi :

(Valeurs des marchandises échangées en millions de francs.)

Importation générale d'Espagne :	1827.	1854.	1863.
En France	31.7	88.2	74.9
Dans le Royaume-Uni	?	93.0	126.0

Exportation générale pour l'Espagne :	1827.	1854.	1863.
De France	54.5	79.6	248.8
Dont en produits français	40.8	61.2	170.2
Du Royaume-Uni	?	38.0	116.0
Dont en produits britanniques	7.0	34.0	91.0

Observons que nos importations d'Espagne, qui avaient, par suite d'achats de vins tout à fait extraordinaires, atteint 132 millions de francs en 1857, se sont réduites à moitié l'année suivante, tandis que le progrès dans nos exportations pour ce pays est extrêmement rapide et continu depuis 1860.

La part de la voie de terre dans les transports de marchandises de notre commerce avec l'Espagne, n'a encore été, la même année, que de 13 p. 100 à l'entrée et de 16 ½ p. 100 à la sortie de France; elle était d'un cinquième environ pour les deux mouvements réunis, en 1860; on ne saurait par conséquent dire que l'extension du réseau de chemins de fer en construction au delà des Pyrénées ait ajouté, jusqu'à présent, à l'importance relative de cette voie. Il reste à voir maintenant quel sera l'effet de l'application du nouveau régime conventionnel?

L'Espagne nous fournit surtout des matières premières, ainsi que des denrées, mais peu d'articles fabriqués, tandis que les produits manufacturés, d'origine française pour près des deux tiers, prédominent dans nos envois à ce pays sur les produits naturels, qui n'y entrent que pour moins des deux cinquièmes de l'ensemble de cette exportation.

Nous avons tiré, en 1863, de l'Espagne et de ses dépendances insulaires, y compris les îles Canaries, pour 15,515,000 fr. de plomb (mise en consommation 7,233,000), 8,925,000 de fruits de table, 6,357,000 de liége ouvré (mise en consommation 1,173,000), 6,321,000 de laines, 6,280,000 d'huile d'olives, 3,695,000 de safran, 3,168,000 seulement de vins, 2,717,000 de cochenille, 2,698,000 de peaux brutes, 1,707,000 de bois communs, 1,706,000 de cuivre et minerai de cuivre, 1,547,000 de soie et bourre, 1,421,000 de cendres et regrets d'orfévre, 1,194,000 de minerai de fer, 1,114,000 de manganèse, 1,002,000 de fruits oléagineux, des sparteries, de la calamine et du zinc, des racines de réglisse, du corail, etc.

Parmi les produits français qui ont trouvé, la même année, le meil-

leur débit sur le marché espagnol, les tissus de laine figurent pour près de 26 millions, les soieries pour plus de 14 ½ millions, les cotonnades pour 4,732,000 fr. et les tissus de lin ou de chanvre pour 618,000; les mules et mulets pour 10,163,000, les bestiaux pour 3,107,000, la mercerie pour 9,102,000, les bois communs pour 8,573,000, les outils et ouvrages en métaux pour 5,555,000, les soies gréges pour 5,323,000, le papier et les livres et gravures pour 3,467,000, l'orfévrerie et la bijouterie pour 2,842,000, l'or battu en feuilles pour 2,765,000, les poteries et verreries pour 2,173,000, les fils de toute sorte pour 2,051,000 fr. A ces articles viennent s'ajouter d'autres fabrications de toute espèce, des eaux-de-vie, du sucre raffiné et divers autres comestibles, des chevaux, des laines, de l'indigo, des médicaments composés, du soufre et même du cuivre; enfin, pour plus de 36 millions de francs de cotons bruts, dont l'Espagne s'est principalement approvisionnée en cette année par la voie de Marseille, pour les besoins de l'industrie catalane, ce qui explique le fort accroissement du chiffre de nos envois dans la péninsule en 1863. La France bénéficie, en outre, du transit d'une masse de produits allemands, belges, suisses, anglais et italiens, également destinés à l'Espagne et parmi lesquels dominent les lainages, les ouvrages en métaux et machines, les cotonnades et autres tissus, l'horlogerie, l'orfévrerie et la bijouterie.

La Grande-Bretagne et l'Irlande ont reçu, la même année, de l'Espagne et des Baléares, pour 2,456,738 liv. st. de vins (Xérès, Malaga, etc.), dont les Anglais sont, dans cette contrée comme en Portugal, les principaux acheteurs; pour 456,453 liv. st. de plomb, 385,768 (509,730 en 1859) de raisin sec, 215,724 d'oranges et citrons; 172,706 de cuivre et minerai de cuivre, 144,225 (268,973 en 1859) de mercure, 167,759 de noisettes, 116,291 d'huile d'olives, 106,724 de gros bétail, 71,155 de chiffons, 86,525 de pyrites de fer ou de cuivre, 63,211 de manganèse, 45,350 de minerai d'argent, puis divers autres minerais, des amandes et autres fruits du Midi, des œufs, de la laine, dont le chiffre, considérable jadis, s'est encore réduit de 97,743 liv. st. en 1860 à 22,635 en 1863, un peu de liége, de safran, etc.

Les exportations du Royaume-Uni ont présenté, d'autre part, à la

destination d'Espagne, pour 824,924 liv. st. de fils de lin, 799,805 de fers, 390,125 de machines, 273,138 de houille, 160,884 de lainages, 127,327 de cotonnades, 85,724 de tissus de lin, 86,658 de quincaillerie et coutellerie, 79,515 d'armes à feu, de la morue, de l'étain et du fer-blanc, de la soude, etc.; puis, pour 574,963 liv. st. (662,216 en 1862) de coton brut, 81,493 de soie grége, 53,357 de cacao même, avec divers autres articles d'entrepôt. Mais, à ce commerce direct et licite il faut ajouter les opérations indirectes et de contrebande par Gibraltar, sur lesquelles nous reviendrons en parlant de cette place, à la fin du volume.

Les vins forment aujourd'hui le principal article d'exportation de l'Espagne; mais, dans cette contrée aussi, les vignes ont beaucoup souffert de l'oïdium. La production des fameux vins de Xérès, généralement évaluée à 190,000 hectolitres par année, en moyenne, s'est ainsi réduite à 90,000 hectolitres, en 1862, ce qui a déterminé une nouvelle hausse des prix. L'exportation des vins de Malaga se partage entre l'Amérique et divers pays du continent européen, l'Allemagne, la Russie, l'Italie et la France. La production en était, dans le rayon de la ville même, avant l'oïdium, de 125,000 à 160,000 hectolitres. On évaluait, en 1863, à 300,000 hectolitres la récolte des vins d'Alicante. Dans la Catalogne on récoltait, annuellement, environ 4,160,000 hectolitres en moyenne; les vins de la province de Tarragone sont ceux qui s'y prêtent le plus facilement à l'exportation.

La Vieille-Castille abonde en céréales, livrées à l'exportation dans les ports du nord, où Bilbao faisait anciennement aussi son grand commerce de laines d'Espagne, dont il ne reste plus que le souvenir, depuis la propagation des mérinos dans d'autres contrées. On cite également l'Andalousie pour sa production croissante de grains.

Une société d'échange international s'est formée en 1863 à Madrid, en vue de faciliter et d'opérer sur le marché espagnol l'introduction et le placement des produits, de fabrication étrangère, qui répondent le mieux aux besoins du pays, et elle a obtenu l'autorisation d'en établir des dépôts dans les principaux ports de la péninsule.

Canaries. — Le commerce extérieur de cet archipel africain, qui

relève administrativement de sa métropole, comme le groupe voisin de Madère, du Portugal, n'était évalué, en 1859, qu'à environ 12 millions de francs, qui se partageaient à peu près également entre l'entrée et la sortie. Le vin de Malvoisie, longtemps sa production principale, y est devenu très-rare, les vignes ayant été, là aussi, fortement atteintes par l'oïdium. Le produit de la récolte de vins y est ainsi tombé d'une moyenne de 30,000 hectolitres à moins de 23,000 en 1862.

Les ports des Canaries jouissent d'un régime de franchise. Il n'y existe aucun droit de sortie et les droits d'entrée s'y réduisent à une perception de 1 par 1,000 sur facture *ad valorem*. Le tabac, cependant, bien que la culture, la fabrication et la vente en soient libres dans ces îles, est frappé d'un droit spécial, et le régime d'importation des céréales suit une échelle mobile. Le port de Sainte-Croix de Ténériffe est d'un accès très-facile, et les frais de navigation sont minimes.

Les exportations des Canaries pour la France consistent principalement en vins, cochenille grise et orseille. La soude naturelle est expédiée surtout en Amérique; en petite quantité aussi en Espagne. L'huile de ricin, que l'on extrait très-imparfaitement, n'est point exportée.

L'importation française dans ces îles se compose de savons, cuirs tannés, pâte d'Italie et riz du Piémont, farines, blé d'Odessa, sucres, épiceries, tabac, liqueurs, vins de Champagne et de Bordeaux, bière, comestibles divers, articles de mode et objets fabriqués de toute espèce[1].

Le commerce de l'Angleterre avec les Canaries, relevé séparément, a présenté, en 1863, une somme de 147,404 liv. st. (177,999 en 1859) à l'importation et 141,333 (152,766 en 1862) à l'exportation, dont 124,265 (137,837 l'année précédente) en produits britanniques. Elle n'en a tiré que pour 2,512 liv. st. de vins, avec de la cochenille (pour environ 140,000 liv. st.), un peu de soude, etc. Les tissus et vêtements, mais surtout les cotonnades et la toile, dominent dans les envois britanniques.

---

1. Voir, pour d'amples détails d'intérêt pratique sur les Canaries et les ports d'Espagne, aux *Annales*, ESPAGNE, F. C., n° 19.

Italie.

Les événements des années 1859 et 1860, en réunissant sous la domination sarde presque toute l'Italie, à l'exception de la Vénétie avec le Mantouan et de la partie des États pontificaux située en deçà de l'Apennin, ont fait du nouveau royaume un marché de près de 22 millions d'habitants, répartis sur un territoire de 4,905 $^2/_3$ lieues carrées géogr. ou 259,320 kilom. carrés, que commencent également à sillonner plusieurs réseaux de chemins de fer.

Cette belle contrée, une des plus fertiles et des plus fortement peuplées du monde, est encore plus essentiellement agricole que l'Espagne, mais, comme elle, en grande partie déchue de son ancienne prospérité manufacturière.

Le principal article d'exportation de l'Italie est la soie. On évaluait naguère la production des cocons, en moyenne annuelle, pour toute la contrée, y compris l'État romain, les provinces italiennes de l'Autriche et les îles, à une cinquantaine de millions de kilogrammes, dont les trois quarts environ provenant du royaume actuel. Mais cette branche a malheureusement, là aussi, beaucoup souffert depuis quelques années de la maladie du ver à soie, par suite de laquelle la récolte des cocons s'est réduite en 1862 par exemple, dans la Lombardie, dont les soies sont avec celles du Piémont les plus recherchées, à 5 millions de kilogrammes, après avoir atteint le plus souvent, autrefois, presque le triple de cette quantité, dans les bonnes années. Les autres produits commercialement les plus importants et les plus répandus de l'agriculture italienne sont les céréales, l'huile d'olive et le vin; puis le riz de la Haute-Italie, le chanvre de la Romagne et les fruits du Midi.

Enfin, les provinces napolitaines fournissent aussi des bois, de la graine de lin, de la garance et de la crème de tartre; les îles de Sicile et de Sardaigne, du sumac et du liége; le Parmesan et les environs de Lodi, des fromages renommés; la Toscane, des peaux d'agneaux et de chevreaux; la pêche du voisinage des côtes de la péninsule et des îles surtout, du thon et du corail. Observons cependant que les vins de la péninsule italienne, se conservant mal assez généralement, ne forment pour la plupart, malgré l'abondance des ré-

coltes, qu'une denrée d'exportation très-secondaire. Les seuls qui passent à l'étranger sont quelques crus napolitains d'un produit très-limité, auxquels il faut ajouter les vins de la Sicile, ceux de Marsala surtout, devenus l'objet d'un commerce très-important, qui est presque entièrement entre les mains des Anglais. Cette île, quelques provinces napolitaines et l'île de Sardaigne se prêtent également à la culture du coton, que l'on a cherché récemment à y ranimer et qui a donné, en 1863, près de 48,000 balles.

La richesse métallique du pays n'est pas comparable à ses ressources agricoles. Cependant la Haute-Italie et la Toscane produisent du fer et du cuivre; cette dernière aussi du plomb argentifère, du cinabre et, seule en Europe, de l'acide borique, provenant des *lagoni*, objet d'une industrie nouvelle et très-considérable, à laquelle de fortes importations de borax du Pérou ont cependant commencé, depuis quelque temps, à faire une assez rude concurrence. Les plus célèbres mines de fer sont celles de l'île d'Elbe; mais ce minerai n'est qu'en moindre partie travaillé en Italie. L'île de Sardaigne abonde en alquifoux. Le soufre est un produit capital de la Sicile, qui fournit, comme la Sardaigne, la Romagne et la Toscane, aussi beaucoup de sel. Les plus beaux marbres qu'emploient les statuaires viennent, comme on sait, également de la Toscane, ou plutôt du district voisin de Carrare.

Les manufactures de soieries, autrefois célèbres, de Milan, Gênes, Florence, etc., ont de la peine à se soutenir, avec la concurrence de Lyon; les autres fabriques de tissus n'en fournissent que pour l'usage commun du pays; elles n'ont pu prendre un grand essor même dans le ci-devant royaume de Naples, où elles étaient fortement protégées par la législation douanière. La plupart des industries de luxe qui faisaient, avec les beaux-arts, la gloire de l'Italie, à l'époque de la Renaissance, sont déchues ou en déclin. Ainsi l'art céramique dans le centre de la péninsule, patrie originaire de la faïence, la verrerie à Venise et le travail du filigrane à Gênes. La fabrication des fameuses glaces vénitiennes s'est réduite à celle de la verroterie ou conterie. Cependant il reste à l'Italie diverses autres industries secondaires plus ou moins florissantes, telles que la fabrication des pâtes alimentaires, celle des chapeaux et tresses de paille,

vigueur, abolit les surtaxes de douane auparavant imposées, de part et d'autre, à l'importation par terre, sur leurs produits respectifs. Il comprend, en outre, deux tarifs pour la fixation des nouveaux droits d'entrée applicables à certains de ces produits sur les frontières des deux pays[1]. Ces modifications portent principalement sur la quincaillerie et d'autres ouvrages communs en cuivre, laiton, plomb, etc., quelques articles en gomme élastique, bois, os, ivoire ou nacre, la chapellerie non montée, les cuirs en poil, les essences et fruits, diverses autres substances végétales propres à l'industrie et à la médecine, les chevaux et les mulets, parmi les produits français; et, parmi les produits espagnols, sur les fruits de table frais, secs et confits, les eaux-de-vie, le jus de réglisse et l'huile d'olive, soumis à des droits spécifiques; les lainages et les nattes et tresses de sparte taxés à la valeur; les soies gréges et soies à coudre, enfin, le cuivre, le plomb et le mercure natif, la cochenille et les livres imprimés, exempts à l'importation en France. Les deux parties se garantissent d'ailleurs mutuellement, pour le commerce de leurs produits, le traitement de la nation la plus favorisée.

La base du régime des rapports commerciaux de l'Angleterre avec l'Espagne, encore plus ancienne et de près d'un siècle antérieure au pacte de famille, conclu entre les diverses branches de la famille de Bourbon, est dans un traité de commerce et de navigation du 28 mai 1667[2], confirmé en 1713 à la paix d'Utrecht. Depuis lors, la Grande-Bretagne, satisfaite des avantages qu'elle avait obtenus de l'Espagne, tels que le traitement national, pour les droits de douane, et celui de la nation la plus favorisée, même à l'importation des produits des Indes Orientales, la confirmation des priviléges accordés en 1645 aux négociants anglais établis à Cadix, des exemptions de droits et facilités stipulées dans le cas de transit ou de dépôt, etc., ne s'est point mise en quête d'autres conditions, bien que, d'autre part, le gouvernement espagnol se crût en droit d'éluder certains engagements regardés par lui comme onéreux. Aussi, en 1814, les

1. Ces tarifs, avec le texte de la convention même, se trouvent dans le *Moniteur* du 3 août 1865.

2. Conclu sans limitation de durée. — Voir, pour le texte, de Cussy, 2e partie, t. II, p. 397.

deux puissances se bornèrent-elles à stipuler le rétablissement des rapports commerciaux sur le pied où elles étaient avant 1796.

La France et l'Angleterre trafiquent avec presque tous les ports d'Espagne. Cependant Cadix est resté le centre principal de l'activité du commerce britannique dans cette contrée, tandis que Barcelone, par ses relations de voisinage avec Marseille, subit plus particulièrement l'influence française.

Notre commerce avec l'Espagne est inférieur à celui du Royaume-Uni à l'importation, mais de beaucoup supérieur à ce dernier, pour ce qui concerne l'exportation, comme on le voit par les chiffres suivants, qui présentent les résultats de toutes les opérations constatées de part et d'autre, en 1863, avec la première de ces contrées et ses dépendances insulaires des Baléares et des Canaries :

FRANCE.

Marchandises.	Commerce général. — Francs.	Commerce spécial. — Francs.
Importations	74,918,000	54,813,000
Exportations	248,751,000	170,151,000
Totaux	323,669,000	224,964,000
Numéraire.		
Entrée	52,493,000	principalement en argent.
Sortie	67,035,000	principalement en or.

ROYAUME-UNI.

Marchandises.	Liv. sterl.
Importations	4,991,728
Exportations	3,682,821
Réexportations	989,559
Transbordements.	
Entrée	57,237
Sortie	7,479
Total général	9,678,824
Soit francs	241,970,000
Numéraire.	Liv. sterl.
Entrée	8,942
Sortie	1,058,826

Notre commerce propre avec l'Espagne, qui ne s'était accru, de 1827 à 1847, que dans une mesure assez faible, s'est élevé depuis lors, de moins de 86 millions de francs, à plus de 126 millions en 1854 et près de 225 en 1863, sans compter le numéraire et le mouvement d'entrepôt ou de transit, qui porte le mouvement général de nos échanges de marchandises avec ce pays, en cette année, la plus prospère de toutes, à plus de 323 $^1/_2$ millions, pendant que celui des échanges correspondants de l'Angleterre avec la même contrée, de 131 millions en 1854, n'atteint pas 242 millions de francs en 1863.

Les termes comparatifs des divers éléments de cette double progression s'établissent ainsi :

(Valeurs des marchandises échangées en millions de francs.)

Importation générale d'Espagne :	1827.	1854.	1863.
En France	31.7	88.2	74.9
Dans le Royaume-Uni	?	93.0	126.0

lienne en Angleterre que pour des sommes insignifiantes. De son côté, la Grande-Bretagne a expédié, en 1863, aux ports d'Italie pour 1,395,570 liv. st. de tissus et 731,081 de fils de coton, 710,026 de lainages, non compris les fils de laine, 320,046 de fil et 230,961 de tissus de lin, quelques soieries et divers effets d'habillement, ainsi que, par extraordinaire, pour 499,122 liv. st. de coton brut, livré à Gênes principalement; puis pour 222,278 liv. st. de charbon de terre, 989,314 de fers, 229,248 de machines, 155,913 de cuivre brut et ouvré, de l'étain et du fer-blanc, de la quincaillerie et de la coutellerie, des poteries, des voitures, du hareng, du sucre raffiné; pour 90,366 liv. st. d'huile de graines, envoyée dans les États sardes, et pour 217,895 de café; d'autres denrées coloniales et produits exotiques de toute espèce, des peaux brutes et de l'indigo notamment, du lard d'Amérique, etc. Les articles dont le débouché s'est le plus accru en Italie pour l'industrie britannique, sont les fils et tissus de lin. Les envois de fers et de machines ont varié, suivant l'activité plus ou moins grande imprimée aux travaux de construction des chemins de fer, dans la péninsule. Le débit des cotonnades s'y est restreint avec la production même de cette branche de manufacture, sous l'influence de la disette de matière première. Pour les autres tissus, l'Angleterre rencontre en Italie la concurrence des produits français, allemands et suisses.

Sur les 204,348,000 fr. représentant la valeur des marchandises importées, en 1863, du royaume d'Italie en France, pour notre consommation propre, les matières premières ont figuré pour 163,707,000 fr., les objets manufacturés pour 6,099,000 seulement, tandis que, parmi nos envois de produits français sur ce marché, évalués à 237,765,000 fr. en total, 148,028,000 fr. ont été fournis par nos manufactures.

Voici le relevé comparatif des articles principaux de notre commerce propre avec le nouvel État, depuis sa formation :

1° *Produits importés pour la consommation française.*

	1861.	1862.	1863.
	Francs.	Francs.	Francs.
Soie et bourre	50,792,000	62,827,000	83,673,000
Bestiaux	18,416,000	15,278,000	13,973,000
Huile d'olive	14,777,000	15,506,000	11,501,000

	1861.	1862.	1863.
	Francs.	Francs.	Francs.
Soufre brut	11,298,000	7,385,000	8,810,000
Cendres et regrets d'orfévre	11,148,000	15,553,000	10,239,000
Bois communs	8,137,000	7,272,000	8,831,000
Grains et farines	7,452,000	9,095,000	3,282,000
Peaux et pelleteries brutes	5,630,000	9,396,000	7,374,000
Racines de garance	5,137,000	5,568,000	5,033,000
Plomb	4,597,000	3,341,000	2,254,000
Riz	4,339,000	3,928,000	4,377,000
Chanvre	3,426,000	3,093,000	2,847,000
Nattes ou tresses de paille, d'écorce ou de sparte	1,705,000	3,392,000	4,028,000
Chapeaux *idem*	2,024,000	2,239,000	2,660,000

Mentionnons encore, parmi les articles secondaires de provenance italienne, entrés dans notre consommation, le minerai de fer de l'île d'Elbe, les fruits secs ou tapés, le corail taillé, les œufs de volaille, le sumac et le fustet, des graines à ensemencer, des marbres et autres matériaux à bâtir, des vins et des fruits oléagineux, des laines, des légumes secs, des fromages et des pâtes d'Italie, des pierres à aiguiser, etc.

Ajoutons que beaucoup d'articles d'Italie alimentent aussi le transit français ou notre commerce d'entrepôt, notamment les soies de cette provenance, qui y figurent en 1863 pour environ 14 $^1/_2$ millions de francs, les chapeaux et tresses de paille, l'huile d'olive, les céréales et le corail.

2° *Produits français exportés.*

	1861.	1862.	1863.
	Francs.	Francs.	Francs.
Lainages	26,625,000	27,183,000	51,317,000
Soieries	27,522,000	21,469,000	23,052,000
Vins	20,189,000	10,935,000	16,392,000
Armes et munitions de guerre	14,335,000	9,529,000	3,931,000
Sucre raffiné	9,990,000	12,083,000	19,896,000
Soie et bourre	7,071,000	9,662,000	17,477,000
Cotonnades	6,900,000	7,992,000	11,685,000
Mercerie et boutons	6,670,000	11,047,000	14,177,000
Peaux préparées et ouvrées	5,861,000	4,462,000	5,375,000
Outils et ouvrages en métaux	3,524,000	3,637,000	4,311,000
Poterie et verrerie	3,442,000	3,523,000	4,130,000
Laines et déchets	2,622,000	2,034,000	2,677,000
Papiers, livres et gravures	2,612,000	3,056,000	3,319,000
Vêtements et lingerie	2,493,000	3,532,000	3,764,000

Quoique tous ces résultats soient, comme on doit se le rappeler, antérieurs à la mise en vigueur du nouveau traité, ils offrent des progrès particulièrement remarquables pour nos lainages et nos

sucres raffinés, nos cotonnades, notre mercerie et même nos propres soies. Nous fournissons de plus au royaume d'Italie de la bijouterie d'or et de l'horlogerie, des articles de l'industrie parisienne, des tissus de lin et de chanvre, des machines, des poils, des peaux et pelleteries brutes, des bestiaux, des chevaux et des mulets, des bois communs, du cuivre, du coton brut, de l'écaille de tortue, etc. Enfin, indépendamment de nos produits nationaux, ce royaume a reçu en 1863, par la voie de France, pour près de 22 millions de francs de lainages, de 6 de cotonnades, de 13 d'outils et ouvrages en métaux, de 14 d'armes et de 8 $^1/_2$ de soie, ainsi que pour 8 millions de bijouterie et près de 1 $^1/_2$ d'horlogerie, avec beaucoup d'autres articles encore, provenant de Suisse, d'Allemagne, de Belgique ou d'Angleterre.

Le rapport du commerce de terre, c'est-à-dire de nos opérations avec l'Italie par la frontière du Piémont ou des Alpes, au commerce de mer dans le mouvement général est, à l'importation en France, de 96 à 117 millions et, à l'exportation de France, de 125 à 214 environ, d'après les valeurs officielles. Il y a eu, dans les échanges du premier, de part et d'autre, un accroissement d'activité de plus de moitié de 1860 à 1863, c'est-à-dire dans un intervalle de trois années seulement. L'importance qu'ils ont acquise, de ce côté, revient au quintuple de celle de notre trafic de terre avec l'Espagne, par la voie des Pyrénées.

État romain. — Réduit au versant occidental de l'Apennin, cet État ne présente plus aujourd'hui qu'une surface de 214.4 lieues carrées géographiques avec une population de 700,000 habitants tout au plus. Il ne comprend plus ainsi qu'une parcelle de terre italienne dont toute l'importance est dans sa capitale, qui s'approvisionne en grande partie du dehors.

Rome, à part quelques spécialités touchant à l'art, qui seul y forme encore l'objet d'un commerce notable, n'a elle-même qu'une industrie locale peu avancée, mais surtout très-peu développée, et le pays environnant ne fournit que des produits bruts ou à peine dégrossis en échange des articles manufacturés qu'il reçoit d'outremer.

Le tarif des douanes primitivement applicable à l'ancienne circon-

scription des États romains, dans les ports que le Saint-Siége possédait alors sur les deux mers et dont celui d'Ancône faisait partie, est du 28 avril 1830. Il serait oiseux de nous étendre sur tous les remaniements qu'il a subis depuis.

Bornons-nous à faire observer que les réductions de droits opérées en 1856 sur un grand nombre de marchandises, eurent pour effet de faire monter, l'année suivante, les importations à 12,627,432 scudi et les exportations à 11,625,355; ce qui forme un total de 24,252,787 scudi ou 130 $^1/_2$ millions de francs, l'écu romain ou scudo (de 10 paoli ou 100 baïoques) valant 5 fr. 35 c. Le tarif en vigueur depuis le 1er février 1864[1] ne s'applique, bien entendu, qu'au territoire présent de l'État pontifical, compris tout entier dans le rayon du port franc de Civita-Vecchia, que l'on peut considérer comme le port de Rome. Les droits d'importation y ont été, en général et surtout pour les articles de provenance française, sensiblement abaissés.

Les monnaies italiennes, françaises, espagnoles et même quelques monnaies allemandes ont cours dans l'État romain. L'unité de poids est la livre romaine de 12 onces, égale à 339 grammes[2].

Le mouvement général de nos échanges de marchandises avec l'État romain actuel a présenté, depuis 1861, les chiffres suivants:

	1861.	1862.	1863.
	Francs.	Francs.	Francs.
1° A l'importation	3,067,000	2,887,000	3,211,000
Dont il est entré dans notre consommation.	2,752,000	1,868,000	2,367,000
2° A l'exportation.	19,312,000	15,424,000	16,328,000
Dont en produits français.	9,251,000	7,622,000	9,185,000

Nous avons de plus envoyé, en 1863, à Rome, une somme déclarée de 8,922,000 fr. en espèces monnayées et lingots.

En fait de marchandises de la provenance de cet État, il n'a été importé, la même année, dans nos ports, que pour 1,397,000 fr. de laines, 449,000 de cendres et regrets d'orfévre, 244,000 de peaux brutes, du maïs, ainsi que des objets de collection, livres et gravures, etc., tandis que nous y avons placé pour 3,413,000 fr. de sucre brut indigène, 1,344,000 de nos vins, 918,000 de lainages français,

1. Traduit dans le recueil des *Annales*, sous la rubrique ÉTAT ROMAIN, L. C., n° 10.

2. Voir *ibidem*, p. 50.

525,000 de nos soieries et nombre d'autres tissus et articles de notre fabrication, sans parler de notre transit à la même destination, formé de tissus principalement, d'ouvrages en métaux et de machines, d'horlogerie et de bijouterie, de fers même, etc., provenant des pays déjà nommés, p. 228, et auquel viennent s'ajouter des denrées coloniales et des grains et farines de nos entrepôts.

Nous n'avons pas de traité spécial de commerce et de navigation avec l'État de l'Église.

Les relations du commerce britannique avec Civita-Vecchia sont insignifiantes. (Voy. p. 225.) Non-seulement l'Angleterre ne reçoit presque rien de ce port, mais elle n'y a envoyé de son côté, dans les derniers temps, que des fers, de la houille, du poisson et de l'indigo, en faibles quantités. Bien que la constitution défende au gouvernement anglais de traiter avec le Saint-Siége, cela n'a pas empêché, le 17 novembre 1853, un échange de déclarations entre les deux États, pour assurer mutuellement à la navigation et au commerce de chacun le bénéfice du traitement national dans les ports de l'autre.

Autriche.

Nous avons dû laisser en dehors de l'exposé du mouvement commercial de l'Italie les provinces vénitiennes, à l'est du Mincio, qui sont restées sous la domination de l'Autriche. Le commerce maritime de ce grand empire, se faisant tout entier par les ports qu'il possède sur l'Adriatique, appartient, en raison de la situation de ce golfe, qui s'ouvre sur la Méditerranée, à celle-ci, c'est-à-dire à l'Europe méridionale; mais la majeure partie des échanges de la monarchie autrichienne, que nous avons d'abord à considérer dans son ensemble, avec les autres pays et notamment avec la France et l'Angleterre, s'effectue par la voie de terre et principalement à travers l'Allemagne, sous le régime d'une législation douanière plus restrictive que celle du Zollverein. Les soies de la Lombardie même, à l'époque où cette province faisait encore partie de l'Autriche, n'étaient point exportées par mer, mais passaient en transit par la Suisse et l'Italie.

La perte de la Lombardie, en 1859, a réduit la superficie des États autrichiens de 12,121 lieues carrées géographiques à 11,764, et le

chiffre de leur population, sur la base du recensement de 1857, de 37,755,000 âmes à 35,019,000. Ils n'en forment pas moins encore un empire plus étendu et presque aussi peuplé que la France, pourvu de grandes ressources agricoles et minérales, dont le développement laisse pourtant beaucoup à désirer, par suite de son infériorité industrielle et des désavantages de la position de ses provinces orientales surtout, comprenant la Galicie, la Hongrie et leurs dépendances.

L'intérêt agricole est prépondérant en Autriche. L'auteur d'un recueil semi-officiel[1], dont les éléments ont été puisés aux meilleures sources, évalue les quantités moyennes du rendement annuel des cultures principales de cet empire à 48,584,000 metzen pour le froment, 15,000,000 pour le méteil, 64,518,000 pour le seigle, 49,958,000 pour l'orge, 99,544,000 pour l'avoine et 43,076,000 pour le maïs, 2,286,000 pour la graine de lin et de chanvre et 1,200,000 pour le colza; à 516,000 quintaux d'Autriche pour le riz et 101,000 pour l'huile d'olive, dans les provinces italiennes et celles du littoral de l'Adriatique; à 2,688,000 quintaux pour le lin et le chanvre, 1,120,000 pour le tabac, 18,500,000 pour la betterave[2] et 60,000 pour le houblon (en Bohême); enfin, à 33,268,000 eimer pour le vin. Il porte l'effectif des bœufs, taureaux et vaches à 9,609,000 têtes, celui des veaux (jusqu'à l'âge de trois ans) à 4,648,000, celui des chevaux et poulains à 3,460,000, celui des moutons à 16,964,000 et celui des porcs à 8,152,000; la production annuelle de la laine à 672,000 et celle des cocons de soie à 269,000 quintaux, dont il y aurait cependant de 40 à 60,000 quintaux à rabattre, par suite des ravages de la maladie du ver à soie.

Les mines abondent en métaux et minéraux de toute espèce; mais ces richesses sont encore loin d'être exploitées comme elles pourraient et devraient l'être. Voici pourtant, d'après l'annuaire précité, la production de 1862 : 31,620 kilogrammes d'argent et 1,730 d'or;

1. *Annuaire de l'industrie et du commerce de l'Autriche*, Vienne, 1864.

2. La production du sucre indigène a été poussée en Autriche, pendant la campagne 1864-1865, à 1,900,000 quintaux de douane ou demi-quintaux métriques; le Zollverein en produit 3,100,000; la France, 3 millions.

3,116,758 quintaux métriques de fer brut (3,220,000 en 1863), 365,672 de fonte moulée (340,000 en 1863), 26,919 de cuivre, 14,296 d'étain et de zinc, 73,675 de plomb et de litharge, 2,138 de mercure, 19,045 d'arsenic et de soufre, 50,165 de vitriol de cuivre et de fer, 24,640 d'alun, 55,270 de graphite, 46,073,000 de charbon de terre, etc. Les aciers de Styrie sont justement renommés. Il a été produit, en 1863, 171,000 quintaux métriques d'acier, dans tout l'empire. Cependant, l'industrie du fer en général n'est pas, actuellement, dans une situation prospère en Autriche, le débit n'y ayant pas marché de front avec la production, devant la concurrence étrangère[1].

Quant aux poids et mesures, le quintal d'Autriche ou de Vienne, de 100 livres, pèse 56 kilogr.; mais en douane on se sert conventionnellement, depuis 1853, du quintal de l'Union douanière allemande de 50 kilogr. et de la livre d'un demi-kilogramme. Le tonneau de mer varie de 979 à 1,008 kilogr., en poids, et de 16 à 17 staja de grains en capacité. La *Metze* (muid) pour les grains et graines contient 61 $^1/_2$ litres; l'*Eimer*, pour les liquides, 56$^{lit.}$,6. Le pied de 12 pouces est de 316$^{millim.}$,111; l'aune (*Elle*) de 779$^{millim.}$,21; le mille d'Autriche, de 24,000 pieds, égale 1.0225 lieue géographique d'Allemagne, soit 7,586.663 mètres.

L'industrie manufacturière de l'empire se concentre principalement dans trois grandes provinces: la Basse-Autriche, avec la capitale Vienne; la Moravie et la Bohême. Sa branche la plus florissante est la fabrication des lainages, dans les districts de Brünn et de Reichenberg surtout; la plus anciennement renommée, celle de la verrerie de Bohême, pour les cristaux de couleur surtout; la manufacture de lin a également de l'importance, ainsi que la filature et le tissage du coton, quoique l'industrie cotonnière ait dû naturellement, là aussi, subir sa part des effets de la crise générale provenant de la guerre d'Amérique, et que, même pour la filature, elle commence à être débordée par le Zollverein; mais la manufacture des étoffes de soie brochées, la fabrication des châles et la construction de machines,

1. Voir une notice spéciale sur cette industrie, dans le recueil des *Annales du commerce extérieur*, AUTRICHE, F. C., n° 16.

à Vienne et dans les environs, ont dépéri ou languissent. Bien que l'effectif des machines à vapeur fixes et locomobiles, servant à la production industrielle, se soit élevé, dans l'ensemble de la monarchie, de 788 de la force de 10,646 chevaux en 1852, à 3,791 de la force de 59,382 chevaux en 1863, l'Autriche est encore, à cet égard, bien inférieure au Zollverein comme à la France.

Le Danube, la grande artère de la monarchie autrichienne, y forme, avec ses nombreux affluents, un vaste réseau de voies navigables, en grande partie desservies par des bateaux à vapeur; mais, comme il finit son cours sur le territoire ottoman et dans une mer intérieure, il ne lui procure pas de débouché maritime immédiat; dans la direction de Trieste, son principal entrepôt sur l'Adriatique, l'Autriche n'a point de fleuve. Cependant toutes les parties de l'empire, la Transylvanie, la Bukowine et la Dalmatie exceptées, sont aujourd'hui plus ou moins sillonnées de chemins de fer, en partie concédés à deux compagnies françaises, dont l'une, formée par le Crédit mobilier de Paris, exploite la principale ligne de Bohême et la ligne centrale de Hongrie, prolongée jusqu'à la frontière turque sur la rive gauche du Danube, et l'autre, celle des chemins de fer du sud de l'Autriche ou compagnie Talabot, réunit sous son administration la ligne de Vienne à Trieste, avec tous les chemins de fer de la Vénétie, des Hautes-Alpes et du sud-ouest de la Hongrie qui s'y rattachent, entre le Pô, le Mincio, la Suisse et la rive droite du Danube. Mais l'insuffisance de la viabilité accessoire, dans les provinces orientales surtout, qui manquent presque entièrement de routes, laisse encore beaucoup à désirer pour le développement du trafic des chemins de fer autrichiens, qu'elle n'alimente pas assez largement.

Une autre condition très-défavorable à l'expansion fructueuse de l'activité commerciale, en Autriche, c'est l'incertitude des rapports monétaires.

Nous avons déjà parlé, page 156, du nouveau système monétaire établi en Allemagne et en Autriche, par le traité du 24 janvier 1857, et de la substitution du nouveau florin de 100 centièmes ou Neukreuzer = 2 fr. 50 c. à l'ancien de 60 kreuzer, officiellement évalué à 2 fr. 61 c. Mais, par le fait, l'argent et les espèces métalliques, en

général, sont extrêmement rares dans cet empire, où la circulation monétaire est principalement défrayée par les billets de la Banque de Vienne ou Banque nationale d'Autriche, qui jouissent du cours forcé et forment, depuis 1848, à peu près l'unique monnaie courante de l'empire au nord des Alpes. Les continuelles fluctuations de ce papier sont une des plaies de la situation économique et commerciale de l'Autriche. Ainsi l'agio que l'argent y obtient sur le papier, par suite de l'inévitable dépréciation de celui-ci, après s'être réduit à 9 1/2 p. 100 à la fin de 1855, remonta pendant et après la guerre d'Italie jusqu'à 44 1/4, à la fin de 1860. Il était encore, en moyenne, de près de 16 p. 100 en 1864 et de 7 p. 100 à la fin d'août 1865.

Un arrangement de l'État avec la Banque, sanctionné le 27 décembre 1862, est destiné à remettre celle-ci en mesure de reprendre ses payements en espèces et à présentation avec l'année 1867. Toutes ses coupures au-dessous de 10 florins (c'est-à-dire de 1, 2, 5, etc.) devront être, sauf nouvel ordre, retirées de la circulation avant ce terme.

L'organisation douanière de l'Autriche offre des particularités qu'il importe de signaler. Le réseau de ses douanes générales (*Zollverband*, *Zollgebiet*) n'embrasse pas la totalité du territoire de la monarchie. La ville de Brody, limitrophe de la Pologne russe, et la commune de Jungholz, dans le Tyrol, les ports de Trieste, de Venise et de Fiume, ceux de Buccari, Portoré, Zengg et Carlopago, ainsi que l'Istrie, avec les îles de Quarnero, sur l'Adriatique, en sont exclus et jouissent d'un privilége de franchise. En outre, une province entière du même littoral, la Dalmatie, a ses douanes à part, soumises au régime d'un tarif spécial. La petite principauté de Liechtenstein, entre le Vorarlberg et la Suisse, avec 3 lieues carrées géographiques et environ 7,000 âmes, continue à faire partie intégrante du Zollverband autrichien. Quant à la ligne de douanes intérieures, qui formait autrefois barrière entre les pays hongrois et les autres provinces de l'empire, jusqu'auprès des portes de Vienne même, elle est supprimée depuis les événements de 1848.

Le régime des droits en vigueur dans le Zollverband autrichien, se fondait, jusqu'au 30 juin 1865, sur le tarif général des douanes du 5 décembre 1853. Mais, en ce qui concerne les échanges de l'Au-

triche avec les États du Zollverein, les dispositions en ont été modifiées à deux reprises, par les traités successivement conclus entre l'Autriche et la Prusse le 19 février de la même année[1] et le 11 avril 1865[2]. Le premier de ces traités devait avoir et eut en partie pour effet de faciliter le développement des échanges entre les deux parties, par la réciprocité de l'admission en franchise de leurs produits bruts et de l'admission à prix réduits de leurs produits fabriqués. Mais dans le second, l'Autriche, exclue par une clause du traité franco-prussien de la jouissance ultérieure d'un traitement privatif, crut devoir relever en partie les droits sur les fers, les fils de coton et de lin, la papeterie, les cuirs préparés et ouvrés, la verrerie et les crayons importés du Zollverein. Cependant il introduit aussi, dans l'intérêt mutuel de l'industrie des deux pays, des exemptions de droits et des facilités nouvelles dans le régime des importations temporaires de produits envoyés de l'un dans l'autre, pour une simple mise en œuvre. Pour la navigation, le principe de réciprocité admis est le traitement du pavillon national, à la réserve du cabotage près. Le traité valable jusqu'à la fin de 1877 est en vigueur depuis le 1er juillet 1865.

Le tarif général de 1853, naguère encore appliqué aux relations avec tous les pays autres que le Zollverein, avait substitué, en Autriche, aux rigueurs quasi-prohibitives de la législation antérieure un régime de protection moins restrictif, en simplifiant le mode de taxation et réduisant la plupart des droits anciens. Les droits à la valeur y furent généralement remplacés par des droits spécifiques. Quelques adoucissements y ayant été apportés depuis et le nouveau système monétaire, dans lequel le florin d'Autriche ne vaut plus que 2 fr. 50 c., mis en vigueur à partir du 1er novembre 1858, l'administration autrichienne fit publier, la même année, un résumé du tarif mis au courant[3] et présentant la conversion des anciens taux de droits en unités nouvelles.

---

1. Voir, pour le texte, *Annales,* ASSOCIATION ALLEMANDE, L. C., n° 16, p. 38.

2. Inséré dans le bulletin (*Verordnungsblatt*) du ministère des finances d'Autriche de l'année, n° 27, ainsi que dans les *Archives commerciales de Prusse.*

3. Voir, pour le texte traduit, *Annales*, AUTRICHE, L. C., n° 8.

Dans le régime qu'il établit, les articles manufacturés sont frappés, à l'importation, de droits excessifs, dont le maximum pour les produits les plus fins, quoique réduit à moins de la moitié de ce qu'il était auparavant, ressort à 1,312 fr. 50 c. par quintal métrique sur certains effets d'habillement, les tissus les plus fins de lin, coton, laine et soie, la bijouterie, l'horlogerie et quelques autres objets de grand luxe. Quant aux tissus ordinaires, ils payent, sous réserve des réductions considérables admises en faveur des produits du Zollverein : les toiles de coton et de lin, 210 fr., les lainages, 262 fr. 50 c. et les étoffes de soie mélangée d'autres matières, 750 fr. par quintal métrique; pour les ouvrages en fer et en acier, la protection varie, par gradations, de 26 fr. 25 c. à 131 fr. 25 c., pour le papier de 15 fr. 75 c. à 157 fr. 50 c. Pour les vins, le droit par quintal métrique est de 52 fr. 20 c. en futailles et de 65 fr. 75 c. en bouteilles; pour les eaux-de-vie, il est, sans distinction de contenant ni de degré d'alcoolisation, aussi de 65 fr. 75 c., auxquels vient s'ajouter un droit de consommation de 26 fr. 25 c.; les gants, enfin, sont taxés à 393 fr. 75 c. par quintal métrique.

Il y a, d'ailleurs, de nombreuses exemptions de droits, sur toutes les frontières indistinctement, tant à l'entrée et à la sortie que pour le transit. Le charbon de terre, le coton brut, la laine et la soie en cocons jouissent de la franchise complète, et les droits d'entrée sur la plupart des autres matières premières, en majeure partie exemptes aussi, comme les grains et farines, lorsqu'elles proviennent du Zollverein, sont très-modiques. La fonte brute ne paye plus que 2 fr. 10 c. par quintal métrique, et ne payait même auparavant, avec un certificat d'origine justifiant de sa provenance allemande, que 1 fr. 25 c.

A la sortie il subsiste encore, jusqu'à présent, des droits sur les peaux brutes, divers poils, les bois, l'écume de mer, divers bois de teinture, la valonée, les cendres, la potasse et le tartre, les minerais de métaux précieux, le coton brut, toutes les soies autres que les déchets, les chiffons, les os et les cornes.

Il n'y a point de primes. Des remboursements de droits ou drawbacks n'ont lieu qu'exceptionnellement, comme pour les eaux-de-vie indigènes, en considération de l'impôt qui en frappe la distillation,

ou pour les sucres (arrêté ministériel du 9 janvier 1860), en faveur de considérations semblables. La suppression complète des droits de transit a été proposée. Tous les droits de douane indistinctement, aux termes d'une décision du 3 juillet 1854, qui s'applique à toute la monarchie, doivent y être acquittés en espèces sonnantes.

En Dalmatie, l'administration des douanes est chargée de percevoir en même temps les droits de consommation. L'isolement de cette province, qui s'étend sur l'Adriatique, entre le territoire ottoman et la mer, en une longue bande très-mince, rattachée par son extrémité septentrionale seulement au corps de la monarchie, nécessite un régime de douane spécial. La Dalmatie, encore très-arriérée en civilisation et toute maritime de sa nature, vit principalement de la navigation et de la pêche, et ne peut prospérer que par elles, ainsi que par le développement du transit des produits de la Bosnie, dont ses ports sont l'unique débouché. Peu fertile, elle dépend des pays circonvoisins pour une partie très-notable de son approvisionnement en denrées et articles de première nécessité. L'étendue, le caractère montagneux et sauvage de sa frontière de terre, ainsi que les innombrables sinuosités de son littoral, hérissé d'îles et très-difficile à garder, pouvaient d'ailleurs en faire un foyer de contrebande très-redoutable pour le Zollverband, en cas de suppression du cordon de douanes, qui la sépare de la Croatie et du littoral hongrois. Ces considérations y déterminèrent le maintien d'un régime spécial, que l'on se borna à réformer, par l'adoption d'un nouveau tarif, en vigueur depuis le 1er mai 1857[1], dans un sens plus favorable à l'intérêt de ce pays, sans dévier des principes de sa législation antérieure. Ce tarif abolit ou réduisit les droits d'entrée sur les grains, les bestiaux et d'autres articles de première nécessité, modifia les droits de consommation en conséquence, supprima tout à fait les droits de sortie pour les produits dalmates, et réduisit considérablement les droits de transit; mais, d'autre part, il éleva les droits sur les articles manufacturés, en accordant une faveur notable aux produits de l'industrie autrichienne, ainsi qu'aux boissons de même provenance, admis en Dalmatie pour la moitié des droits qu'y payent leurs similaires étrangers.

1. Voir, pour le texte traduit, *Annales*, AUTRICHE, L. C., nº 6.

Une patente impériale du 20 décembre 1859, en approuvant diverses modifications au régime d'entrée des fers, des matières tinctoriales, des tanins, des soieries et des wagons, déclara que, sous certaines réserves, les droits en vigueur seraient maintenus sans changement jusqu'à l'expiration de l'année 1865. Mais, dans les derniers temps, le gouvernement autrichien n'a pas élaboré moins de trois nouveaux projets de tarif en moins de deux années. Le troisième, présenté le 4 avril 1865 à la chambre des députés du Reichsrath, diffère essentiellement de ceux qui l'avaient précédé, moins encore par l'abaissement des droits que par l'abandon du système différentiel, qui a prédominé jusqu'à présent dans la législation douanière en Autriche. Ce tarif, reposant sur la base de taxes uniformes, applicables à toutes les frontières, supprime entièrement les droits de transit et ne laisse subsister des droits de sortie que sur les cuirs et les chiffons. Il propose en outre, à côté de quelques augmentations sur les spiritueux, la bière, les tissus de lin fins, les bougies stéariques, etc., une nouvelle suite de dégrèvements notables, à l'entrée, sur toutes les catégories de produits fabriqués, à l'exception toutefois de ceux de l'espèce la plus fine, dans chaque classe, pour lesquels les droits proposés en 1864 seraient maintenus.

La législation douanière du Zollverband, en cas d'adoption de ce nouveau tarif général, sera donc uniforme à l'égard de tous les pays. Cependant le gouvernement, par un article de son projet, se réserve la faculté de relever les droits de 40 p. 100, à l'égard des puissances qui refuseraient la réciprocité du traitement de la nation la plus favorisée à l'Autriche.

Le vote de ce projet paraissant devoir, toutefois, subir un retard, un tarif intérimaire vient d'être adopté provisoirement par les deux chambres du Reichsrath, pour le temps qui s'écoulera entre la mise en vigueur du traité de commerce austro-prussien, c'est-à-dire le 1er juillet 1865, et celle du tarif général en suspens.

Les modifications contenues dans ce tarif intérimaire, promulgué le 30 juin, portent uniquement sur les articles figurant dans le traité de Berlin. Elles ont pour but d'empêcher que, par suite des réductions de droits stipulées en faveur de ces articles, des similaires de ceux-ci, d'une provenance autre que celle du Zollverein, ne prennent

la voie de ce dernier pour pénétrer en Autriche, au détriment du trésor impérial. A cet effet, on a, en général, additionné les deux taxes que ces objets payent à leur entrée dans le Zollverein d'abord et en Autriche ensuite, depuis le 1er juillet 1865, et adopté, comme chiffre du droit provisoire, la somme ainsi obtenue pour chaque article, sous diminution de 10 p. 100.

Il existe un traité de commerce et de navigation, du 3 juillet 1838, de l'Autriche avec l'Angleterre[1]; mais la réforme de la législation maritime de cette puissance a rendu superflues la plupart des dispositions qu'il contient. Une tentative de rapprochement plus intime, par la négociation d'un nouveau traité de commerce, a été récemment faite; elle a été même accompagnée du projet de former à Vienne une banque anglo-autrichienne et de propositions financières tendant à rendre une base sûre aux transactions commerciales, en rétablissant la fixité de la valeur monétaire; mais les choses en sont restées là. Avec la France, l'Autriche n'est liée jusqu'à présent par aucun traité de ce genre.

Cependant le moment est venu de rallier également cet empire au vaste groupe des États de l'Europe centrale, dont les relations sont basées[2] sur la solidarité d'intérêts qu'établit le développement des échanges internationaux. L'Autriche ne saurait persister dans le maintien d'un système de restrictions douanières qu'au risque de s'isoler de plus en plus. Les produits agricoles de ses provinces orientales ne peuvent trouver un écoulement régulier, et les forces industrielles de la partie occidentale de l'empire, arriver à s'équilibrer et à régler profitablement leur emploi, dans un sens conforme à l'état général des besoins de l'intérieur et du dehors, que sous un régime libéral, qui permette à l'Autriche de participer, dans les meilleures conditions possibles, aux avantages et aux ressources des pays plus avancés en industrie.

Sous l'ancien régime de douane, le commerce extérieur du Zoll-

---

1. Voir, pour le texte, le *Dictionnaire du commerce* de Macculloch, édit. de 1859, p. 1321.

2. Généralement, on peut le dire, le traité de commerce et de navigation entre la France et la Hollande venant également d'être signé, le 7 juillet, et devant entrer en vigueur le 1er septembre. — Voir le texte inséré dans le *Moniteur* du 27 août 1865.

verband autrichien s'était élevé (en florins de convention de 2 fr. 61 c.), dans l'intervalle des années 1831 et 1847, de 68,550,000 à 134,397,000 florins à l'importation et de 79,830,000 à 117,819,000 à l'exportation, espèces monnayées et métaux précieux compris. A ces chiffres, représentant le commerce propre, le transit ajoutait, en 1847, une valeur de 81,210,000 florins.

La période suivante offre les résultats généraux suivants, dans lesquels le mouvement des espèces et lingots est distingué de celui des marchandises.

1° *Marchandises.*

(Valeurs calculées en florins de 2 fr. 50 c.)

	Commerce propre.		Transit.
	Importation.	Exportation.	
1852	212,192,000	190,779,000	93,886,000
1858	281,662,000	212,278,000	109,277,000
1859	214,926,000	209,212,000	80,091,000
1860	223,598,000	251,734,000	95,182,000
1861	243,847,000	276,734,000	95,121,000
1862	238,964,000	292,978,000	116,351,000

2° *Espèces et lingots.*

	Entrée.	Sortie.
1852	11,479,000	3,637,000
1858	46,586,000	40,781,000
1859	61,057,000	66,802,000
1860	33,628,000	55,830,000
1861	28,431,000	31,925,000
1862	24,103,000	32,593,000

Cela porte l'ensemble du mouvement de 1862 aux chiffres suivants :

	Florins.
Importation	263,067,000
Transit à l'entrée	116,351,000
Exportation	325,571,000
Transit à la sortie	116,351,000
Total général	821,340,000
Soit francs	2,053,350,000

Il ne faut pas perdre de vue que la circonscription douanière à laquelle s'appliquent tous ces chiffres, comprenait, jusqu'en 1859, les duchés de Parme et de Modène, ainsi que la Lombardie ; tandis que, dans les années suivantes, le réseau des douanes de l'Autriche est limité en Italie à la ligne du Mincio.

Un autre fait, digne de remarque et souvent observé, c'est que le besoin d'argent et l'élévation de l'agio, en Autriche, tendent, par les rapports qui en dérivent pour le change avec l'étranger, à favoriser extraordinairement l'exportation des produits de cet empire.

Sur les 532 millions de florins qui représentaient, en 1862, le commerce spécial du Zollverband autrichien, pour les marchandises seules, il n'y en a que 98.6 pour le commerce maritime ou trafic avec les ports francs et 433.4, dont 305.7 concernent les échanges par le territoire de l'Association allemande, pour le commerce de terre. Il y a lieu de tenir compte, en outre, d'un mouvement considérable de marchandises expédiées au delà des frontières sans certitude de vente, ou pour être soumises à quelque préparation industrielle, et admises en franchise, sous réserve de réexportation ou de retour, mouvement évalué pour 1862 à 9,717,000 florins à l'entrée et à 8,839,000 à la sortie, en total.

Le dernier traité de l'Autriche avec le Zollverein a notamment multiplié les facilités de cette nature, sur les frontières d'Allemagne.

D'après un relevé provisoire qui vient d'être publié, le commerce propre de l'Autriche, à part toutefois un certain nombre d'objets secondaires, qui n'ont pu y être compris, se résume, mais incomplétement encore, pour les années 1863 et 1864, dans les chiffres suivants :

	Marchandises principales.		Espèces et lingots.	
	1863.	1864.	1863.	1864.
	Florins.	Florins.	Florins.	Florins.
Importations......	237,979,000	236,938,000	28,929,000	16,242,000
Exportations......	284,395,000	312,389,000	11,821,000	21,195,000
Totaux.....	522,374,000	549,327,000	40,750,000	37,437,000

Tous ces résultats comprennent bien les échanges de l'intérieur de la monarchie avec les ports et districts francs, ainsi qu'avec la Dalmatie, mais non tout le commerce extérieur de ces dépendances, qui s'établit ainsi pour la dernière :

COMMERCE GÉNÉRAL DE LA DALMATIE.

	Importation.	Exportation.	Transit.
	Florins.	Florins.	Florins.
1861	9,016,000	4,841,000	4,160,000
1862	8,334,000	6,078,000	3,985,000
1863	8,154,000	6,093,000 [1]	?
1864	7,510,000	5,491,000 [1]	?

C'est, si l'on excepte le transit pour la Turquie et le Monténégro, principalement un commerce maritime, dont la majeure partie, toutefois, rentre dans la sphère du cabotage de Trieste et des autres ports autrichiens.

Il nous reste à parler de ces ports, dont la prospérité s'est arrêtée depuis quinze ans. Pour se faire une idée du développement que Trieste avait pris dans la première moitié de ce siècle, mais surtout après l'établissement des services réguliers de navigation à vapeur du Lloyd autrichien, dans l'Adriatique et les parages du Levant, en 1836, il suffit de considérer que la population de cette ville, qui est aujourd'hui de 105,000 âmes, avait presque doublé de 1832 à 1850, et son commerce annuel, passé, dans le même laps de temps, de 150 millions de francs à 500 millions. Différentes causes ont contribué, depuis, au déclin des affaires de Trieste. Déjà le cours forcé donné au papier de la banque autrichienne, en 1848, ne pouvait manquer de favoriser, au détriment de cette place, la concurrence d'autres entrepôts maritimes, celle de Hambourg surtout, qui approvisionne exclusivement, aujourd'hui, de produits d'outre-mer tout le pays manufacturier du nord-ouest de l'empire, et dont le rayon commercial s'étend même au sud de Vienne, jusqu'à Grætz. Puis, les conventions de l'Autriche avec le Zollverein et la levée du système prohibitif, qui en fut la conséquence en 1853, rendirent illusoires les avantages de la franchise du port de Trieste pour son commerce avec l'intérieur de la monarchie, qui reçut de moins en moins par cette voie. Depuis la guerre d'Orient, enfin, Trieste a aussi vivement ressenti, dans les échelles du Levant, les effets de la concurrence française et italienne, favorisée par la création de nouvelles entreprises de navigation à vapeur, rivales de celle du Lloyd, et ceux de l'agitation causée par la dernière révolution grecque. D'un

1. D'après le dernier état provisoire, ne comprenant que les objets principaux de l'échange.

autre côté, la guerre d'Italie, en séparant le pays lombard du pays vénitien, a porté un coup bien plus fatal encore au commerce de Venise, depuis longtemps voué à la décadence. Ces vicissitudes se reflètent en partie dans les chiffres suivants, qui représentent le commerce extérieur de chacun de ces deux ports, dans les dernières années :

1° TRIESTE.

	Importations.	Exportations.	Totaux.
	Francs.	Francs.	Francs.
1856	238,054,000	141,178,000	379,232,000
1860	193,728,000	108,671,000	302,399,000
1861	188,522,000	119,015,000	307,537,000
1862	185,076,000	128,022,000	313,098,000
1863	170,110,000	130,019,000	300,129,000

2° VENISE.

1860	49,060,000	19,018,000	68,078,000
1863	24,533,000	19,864,000	44,397,000
1864	24,945,000	18,019,000	42,964,000

Malgré toutes ces fâcheuses circonstances, le commerce de Trieste, depuis l'ouverture du chemin de fer de la Hongrie, a retrouvé une source de prospérité dans les apports d'une partie des produits de cette contrée, dont les avantages naturels de sa position l'appellent bien plus que le port de Fiume, pauvre en ressources, à devenir l'entrepôt principal, surtout si le commerce triestin, qui n'a été trop longtemps qu'un simple commerce de commission, ne manque pas de porter de ce côté plus d'activité et d'initiative. Le mouvement considérable qui a eu lieu, depuis 1861, sur les blés venant de Hongrie, l'importance encore plus grande que l'avenir semble réserver à cette branche de commerce et les espérances qui se rattachent au percement de l'isthme de Suez, ont déterminé l'adoption d'un projet d'agrandissement du port de Trieste. On espère y attirer non-seulement des farines produites par un certain mélange de blés et d'une qualité tout à fait supérieure, mais aussi beaucoup de tabacs de la Hongrie, tandis que les bestiaux, les laines et les vins de cette contrée continueront, sans doute, à être exportés de préférence, d'après la situation des pays où ils trouvent leur débit, par les chemins de fer du nord de l'Autriche et de l'Allemagne méridionale.

Nous ne mentionnerons Fiume que pour son commerce de bois, très-considérable encore, mais dont une branche, celui des douvelles

de la Croatie et de la Slavonie, tend également de plus en plus à se porter sur Trieste.

Dans le commerce maritime direct, qui ne comprend pas les nombreux envois faits de part et d'autre par la voie de Hambourg, les importations de l'Autriche dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande sont tombées, de 1,246,046 liv. st. en 1861, à 879,457 (22 millions de francs) en 1863; les exportations de ce dernier pour les ports autrichiens de l'Adriatique, de 1,795,659 à 1,509,670 (37 ³/₄ millions de francs); mais les envois de produits britanniques n'y ont pas moins atteint leur maximum de 1,001,929 liv. st. (25,048,000 fr.) en 1863 même.

Le Royaume-Uni a reçu, en cette année, des ports autrichiens pour 273,342 liv. st. de chanvre, 133,048 de maïs, 125,363 de verroteries et conteries de Venise (154,534 en 1860), 61,727 de douves (98,977 en 1860), du froment, d'autres grains et farines, des chiffons, du papier, de la laine, etc.

De leur côté, les Anglais ont expédié, la même année, dans les ports autrichiens, pour 294,400 liv. st. (327,153 en 1860) de tissus et 129,370 (209,027 en 1861) de fils de coton, 106,498 d'huile de lin, 75,269 de lainages, 63,780 de fers (131,956 en 1860), 42,212 de tissus de lin, du charbon de terre, de la soude, du cuivre, des sardines et du hareng, quelques machines, etc.; pour 128,955 liv. st. de coton brut (547,007 en 1861), 97,604 de café, 88,072 de tabac en feuilles, des peaux brutes, de la cochenille, des huiles, etc.

Il faut ajouter aux chiffres ci-dessus, pour les marchandises transbordées dans la Grande-Bretagne, en 1863, une valeur de 11,821 liv. st. à l'entrée de ses ports.

Le commerce maritime de la France avec l'Autriche est resté presque stationnaire, de 1857 à 1862, et a même diminué l'année suivante, à l'importation dans nos ports, dont le plus intéressé dans ce trafic est celui de Marseille. Nous tirons de l'Autriche, par la voie de l'Adriatique, presque autant que l'Angleterre, mais la somme de nos exportations pour le littoral autrichien n'atteint encore que le tiers de celle des envois britanniques, l'approvisionnement de l'intérieur de la monarchie autrichienne et des principautés danubiennes en articles français, mais surtout en objets de luxe, s'opérant en ma-

jeure partie par la voie des chemins de fer d'Allemagne, par celle du Danube et par l'entremise des foires de Leipzig.

Ainsi, quoique nous ayons importé des ports autrichiens, en 1863, une valeur de 21,850,000 fr., dont 20,720,000 ont passé dans notre consommation, nous n'avons envoyé, la même année, à ces ports que pour 11,018,000 fr. de marchandises, dont 8,770,000 en produits français.

Les importations comprennent pour 13,400,000 fr. de bois communs, 4,368,000 de laines, 974,000 de cendres et regrets d'orfévre, 712,000 de peaux brutes, du noir animal, des nattes grossières, le tout exclusivement pour notre consommation; plus pour 1,148,000 fr. de froment en grains, des légumes secs, du raisin sec et des racines médicinales, des filaments, de l'acier de Styrie en barres, etc.

Parmi nos exportations figurent pour 3,871,000 fr. de nos sucres raffinés, 1,867,000 de nos soieries, des tissus de lin ou de chanvre, de coton et de laine, des châles de cachemire, de nos vins, garances et garancines, chardons cardières et graines d'ensemencement, bijouteries d'or, confiseries, merceries et papiers, poteries, verres et cristaux: le tout d'origine française; puis des sucs végétaux, des bois exotiques, du plomb, du café et du poivre.

Nos importations consistent presque exclusivement en matières premières; nos exportations, pour les trois huitièmes, en produits de nos manufactures.

Les envois du littoral autrichien à nos ports d'Algérie consistent encore presque exclusivement en bois communs, rarement en autres marchandises. Cependant, ces relations paraissent susceptibles d'un plus grand développement, et la concession d'une entière liberté du trafic avec ces ports, de la part de la France, serait considérée, à Trieste, comme très-importante pour la marine autrichienne.

Grèce.

Ce petit royaume, qui ne comprend de l'ancienne Grèce que la Livadie, la Morée, l'île d'Eubée ou Négropont, les Cyclades et, depuis le 2 janvier 1864, aussi les sept îles Ioniennes, dont il a obtenu la cession de l'Angleterre, n'est que d'une importance secondaire parmi

les échelles du Levant. Il ne comprend encore aujourd'hui que 948 milles carrés géogr. avec 1,343,000 hab., chiffres dans lesquels environ 900 lieues carrées et 1,097,000 âmes reviennent au royaume primitif. Le sol, médiocrement fertile, n'offre qu'un seul produit très-recherché, l'espèce de raisin sec dite raisin de Corinthe, qui se récolte principalement dans les îles de Zante et de Céphalonie, ainsi qu'en Morée, aux environs de Patras. L'Angleterre est le principal débouché, après lequel viennent Trieste, la France, l'Italie et la Turquie. Il faut mentionner ensuite l'huile d'olive et les vins, dont une partie fabriquée avec le même raisin, que l'on distille aussi[1]. La production de vin des Cyclades seules était évaluée, en 1859, à 76,000 hectolitres. La Morée, le pays du mûrier, dont les Vénitiens y ont attaché le nom, fournit le plus de soie. Il y a du fer, des marbres, de l'émeri de première qualité (dans l'île de Naxos), de la pouzzolane (dans celle de Santorin), des meulières (dans l'île de Milos) et du charbon de terre (à Coumi, dans l'Eubée, surtout). La Grèce livre, en outre, au commerce des laines communes, du kermès connu sous le nom de vermillon de Livadie, de la garance des environs du lac Copaïs et de la valonée; mais, sa production en céréales est loin de suffire aux besoins de sa consommation et l'industrie y est presque nulle, excepté l'industrie maritime, qui a fait prendre un développement très-remarquable à sa marine marchande et lui procure une très-large part dans les bénéfices du fret de la Méditerranée.

Ajoutons que les Grecs sont des négociants d'une grande habileté. Toutefois, la source des richesses que possèdent beaucoup d'entre eux n'est pas en Grèce même, mais dans les nombreux établissements formés par eux sur toutes les places du Levant et à l'étranger, principalement à Odessa, à Trieste, à Marseille et à Londres. Les ports les plus considérables de l'État grec sont le Pirée (Athènes), Patras en Morée et Syra dans les Cyclades, ainsi que Céphalonie et Corfou, dans les deux plus importantes des îles Ioniennes. Voici quel a été le mouvement du commerce extérieur de l'État grec, antérieurement à la réunion de ces îles, sans les opérations d'entrepôt :

---

1. Voir *Annales*, GRÈCE, F. C., n° 12.

	Importations. — Drachmes.	Exportations. — Drachmes.
1851	25,820,000	13,851,000
1852	24,982,000	10,402,000
1853	20,210,000	8,989,000
1854	21,270,000	6,799,000
1855	26,454,000	10,844,000
1856	30,000,000	26,000,000
1857	36,636,000	24,363,000
1858	40,405,000	25,024,000
1859	46,245,000	24,432,000
1860	53,980,000	26,931,000
1861	47,914,000	28,107,000
1862	44,128,000	28,028,000
1863	56,609,000	23,031,000
Soit francs	50,948,000	20,728,000

Avec le mouvement des entrepôts (de Syra, du Pirée et de Patras, de Nauplie et d'Hydra), on a pour le commerce général :

	Importations. — Drachmes.	Exportations. — Drachmes.
1858	44,202,000	28,865,000
1859	49,962,000	27,888,000
1860	57,651,000	30,467,000
1861	51,631,000	31,891,000
1862	49,110,000	32,324,000
1863	63,851,000	26,141,000
Soit francs	57,466,000	23,527,000

Dans ces chiffres, les opérations avec les ports ioniens, entrée et sortie réunies, figuraient pour 3,348,000 fr. en 1861, 3,226,000 en 1862 et 2,227,000 en 1863. Mais la somme des échanges des îles Ioniennes avec l'Angleterre et les autres pays est considérable. On ne l'évaluait pas, en 1861, à moins de 53 à 54 millions de francs, dont 31 pour l'importation et plus de 22 $^1/_2$ pour l'exportation. Dans les trois années subséquentes, celle-ci est retombée de 27 $^1/_2$ à 23 $^1/_4$, celle-là, de 32 à moins de 29 millions de francs[1].

L'uniformité de ce mouvement commercial n'est pas favorable à l'équilibre monétaire dans ces îles, dont les faibles ressources locales sont plus qu'absorbées par l'achat d'un grand nombre d'articles étrangers de première nécessité. L'argent n'y manque pas absolument, mais, comme il est entre les mains de spéculateurs qui ont le monopole du commerce, les propriétaires ruraux n'y trouvent à emprunter qu'à gros intérêts.

1. Voir *Annales*, ILES IONIENNES, F. C., n°s 10 et 11.

Les femmes de la campagne, dans les îles Ioniennes, filent et tissent elles-mêmes, pour l'usage de leurs familles, mais, en général, l'industrie ionienne ne produit que des étoffes communes ou défectueuses, des tapis en poil de chèvre, des ustensiles de ménage, du savon, qui s'exporte en partie, et des peaux grossièrement tannées. La culture du coton est, depuis longtemps, fort négligée, à cause de l'importation considérable de coton filé d'Angleterre.

Le tarif des douanes de Grèce du 10/22 juin 1857 a été modifié à plusieurs reprises[1]. En 1860, le commerce de l'émeri de Naxos, dont l'exploitation forme l'objet d'un monopole de l'État, et dont la vente se faisait auparavant par voie d'adjudication, est devenu entièrement libre. Une ordonnance du 7/19 août 1861 réduisit les droits de navigation dans les ports helléniques, un décret du gouvernement provisoire, du 22 novembre 1862, le nombre des articles encore soumis à des droits de sortie.

Le régime des douanes des îles Ioniennes remonte à deux actes du Parlement septinsulaire du 8 juin 1835. En 1860, le gouvernement de ces îles, substituant en partie le principe des droits spécifiques à celui des droits à la valeur, publia un nouveau tarif spécial à ce sujet, tarif complété depuis par des suppléments[2]. Des arrangements particuliers avec la Toscane, la Prusse et le Zollverein, la Russie et la Grèce, le Danemark, les villes Anséatiques, la Hollande et la Belgique ont été pris par le gouvernement anglais, du chef de son protectorat et adoptés par le Sénat des îles Ioniennes, de 1858 à 1862, au sujet du cabotage entre celles-ci, du traitement des navires étrangers et de leur assimilation au pavillon britannique dans les ports ioniens. Il n'a pas été signalé de changement considérable dans ce régime, depuis l'annexion.

Les monnaies, poids et mesures en usage dans le royaume de Grèce, sont la drachme, de 100 lepta = 90 c.; le cantar ou quintal

---

1. Pour la traduction du texte et les modifications postérieures, voyez *Annales*, GRÈCE, L. C., n°s 4 à 7, ainsi que, sous la rubrique PAYS ÉTRANGERS EN GÉNÉRAL, L. C., n°s 1 à 4. — Voir aussi *Archives commerciales de Prusse*, année 1864, t. II, p. 130.

2. Voir, pour tous ces documents et le régime de navigation, *Annales*, ILES IONIENNES, L. C., n°s 1 et 2, ainsi que PAYS ÉTRANGERS EN GÉNÉRAL, L. C., n° 3.

de 44 ocques = $56^{kilogr.}$,320; l'ocque, poids de 400 drachmes = 1^{kil},280; l'ocque de capacité = 1^{litre},3413 et le quilo, qui varie, en poids, de 27^{kil},500 pour le blé à 17 pour l'avoine. Dans les îles Ioniennes on s'est servi de préférence, jusqu'à présent, des unités anglaises.

La France n'a pas, comme l'Angleterre, de traité de commerce et de navigation avec la Grèce. La convention de celle-ci avec la Grande-Bretagne, conclue pour dix ans avec clause de tacite réconduction, remonte d'ailleurs au 4 octobre 1837[1].

Les échanges des deux grandes puissances occidentales avec l'État hellénique ont présenté, en 1863, les résultats suivants:

1° COMMERCE DU ROYAUME-UNI.

	Avec la Grèce.	Avec les îles Ioniennes.
	Liv. sterl.	Liv. sterl.
Importations.	980,435	192,879[2]
Exportations.	388,891	458,031
dont en produits britanniques. .	341,991	405,118
Transbordements à la sortie . . .	»	29,921

Cela fait une valeur totale de 1,369,326 liv. st., ou plus de 34 millions de francs, en marchandises échangées avec les ports grecs, à laquelle viennent s'ajouter 680,831 liv. st., ou environ 17 millions de francs, pour le commerce avec les ports ioniens: en total général, plus de 51 millions de francs.

Pour la France, les états de douane ne font connaître exactement que ses opérations avec la Grèce proprement dite, faute de distinguer notre trafic, d'ailleurs peu considérable, avec les îles Ioniennes[3] de celui avec les autres ports britanniques d'Europe. Voici le résumé des premières, qui se répartissent principalement entre les places d'Athènes et de Syra et l'île de Spezzia, située non loin d'Hydra, à l'entrée du golfe de Nauplie. On observera que les achats de la Grande-Bretagne, en produits de la Grèce proprement dite, atteignent une somme de huit à neuf fois plus élevée que les nôtres,

1. Voir le texte dans le *Dictionnaire du commerce* de Macculloch, p. 1328.

2. Le maximum a été de 339,254 liv. st. (en 1862).

3. Nul à l'exportation de ces îles, qui font leur commerce principal avec les ports du Levant, l'Angleterre et l'Autriche, par l'entremise de Trieste, il n'a pas dépassé 1,557,000 fr. à l'importation ionienne, en 1861.

mais que celle de nos envois dans cette contrée dépasse, au contraire, les chiffres correspondants de l'exportation britannique. La compagnie des messageries impériales a, pour ainsi dire, monopolisé le transport des marchandises françaises au Pirée. Elle en rapporte encore à Marseille des cocons, soies, frisons, tabacs, laines, alizaris, raisins secs, graines oléagineuses, sangsues et livres grecs, quoique ses opérations de retour aient diminué, en somme.

2° COMMERCE DE LA FRANCE AVEC LE ROYAUME DE GRÈCE.

	Commerce général.	Commerce spécial.
	Francs.	Francs.
Importations	2,824,000	3,457,000
Exportations	13,370,000	9,815,000
Total	16,194,000	13,272,000

La France a en outre importé de la Grèce, en 1863, pour 338,000 fr. d'argent et envoyé dans ce pays pour 1,856,000 fr. d'or. Tandis que nos importations de marchandises de cette contrée ont diminué dans les dernières années, le débouché qu'elle offre à nos produits a plus que doublé, depuis la guerre d'Orient.

Nous n'avons tiré de ce royaume, en 1863, que pour 1,477,000 fr. de soies en cocons et écrues, 338,000 de coton en laine, 250,000 d'éponges, 146,000 de raisin sec, 139,000 de laines et 119,000 de peaux et pelleteries brutes, des résines, un peu de tabac, de l'émeri, des sangsues, etc. Nous lui avons fourni, de notre côté, pour 2,081,000 fr. de sucre raffiné, 2,394,000 fr. de lainages, 901,000 fr. de peaux préparées et ouvrées et 500,000 de mercerie; puis pour 1,487,000 fr. de peaux brutes, 1,063,000 d'outils et ouvrages en métaux et 780,000 de café, de provenance coloniale ou en partie étrangère; enfin, quelques cotonnades, du papier et des livres, de la morue et une grande variété d'autres articles.

Les achats faits par le Royaume-Uni en Grèce ont décuplé depuis 1854, pendant que ses exportations ont quadruplé pour cette contrée et triplé pour les îles Ioniennes, progressions plus fortes encore que celle des envois de France.

De l'ancien royaume hellénique l'Angleterre a reçu, en 1863, pour 810,541 liv. st. de raisins de Corinthe, 32,642 (54,230 en 1862) de valonée et 30,050 de coton brut, avec de la térébenthine, de l'é-

meri, des alizaris, du tabac en feuilles, des peaux brutes, de la résine et des éponges; des îles Ioniennes, la même année, seulement pour 142,742 liv. st. de raisin de Corinthe (182,392 en 1860) et 43,194 d'huile d'olive, au lieu de 163,052, chiffre exceptionnel de l'année précédente. Elle a fourni, en retour, à la Grèce proprement dite pour 160,973 liv. st. de cotonnades (176,547 en 1860), 26,608 de coton filé (52,246 en 1860), 27,071 de lainages, 19,314 de fers, d'autres métaux, du charbon, des articles divers consistant surtout en objets de manufacture anglaise, des denrées coloniales et quelques autres produits exotiques; plus, aux sept îles aussi pour 233,743 liv. st. de cotonnades (maximum), 35,502 de coton filé, 29,013 de sucre raffiné, 25,867 de café et, pour le reste, à peu près les mêmes articles qu'à la Grèce proprement dite.

Turquie d'Europe et d'Asie.

Les échelles turques forment, avec les ports d'Égypte, la division la plus importante des échelles du Levant. Sous cette dénomination générale on comprend, en outre, celles de la Tripolitaine, autre dépendance de l'empire ottoman, de laquelle nous n'aurons à nous occuper, comme de l'Égypte, qu'au chapitre suivant, consacré à l'Afrique, les ports grecs, dont il vient d'être question, et ceux de la mer Noire, relevant en partie de la domination russe. Mais, ne considérons d'abord ici que la Turquie d'Europe et d'Asie, dont voici l'étendue et la population, d'après les renseignements les plus dignes de foi :

1° *Europe.*						
Possessions immédiates		6,500	milles car. géogr. avec		9,880,000	habitants.
Principautés vassales	Moldo-Valachie . .	2,584	—	—	4,500,000	—
	Servie	1,000	—	—	1,100,000	—
	Monténégro	90	—	—	130,000	—
		10,174	—	—	15,610,000	—
2° *Asie.*						
Asie mineure, provinces de l'intérieur et bassin de l'Euphrate, Syrie et Arabie soumise[1]		31,470	milles car. géogr. avec		13,430,000	habitants.
	Ensemble	41,644	—	—	29,040,000	—

1. Dans ces chiffres la Syrie figure pour 6,870 m. c. géogr. et 2,750,000 âmes, l'Arabie turque, c'est-à-dire principalement l'Hedjaz, avec les villes saintes et le port de Djeddah, pour 9,110 m. c. et 900,000 âmes environ.

Quant aux îles de l'Archipel, en majeure partie habitées par des Grecs, elles se répartissent entre les deux grandes divisions ci-dessus. Candie, la plus grande, appartient encore à l'Europe; mais Chypre, Rhodes, Mitylène et Samos se rattachent à l'Asie turque.

Quoique la population de la Turquie proprement dite, sans les États vassaux ou tributaires, ne paraisse pas avoir augmenté, il y a eu, cependant, dans la production générale du pays, évaluée en 1863 à 2 milliards et demi de francs[1], un accroissement considérable. C'est à cet accroissement et aux progrès de la navigation à vapeur dans ces parages, depuis la guerre d'Orient surtout, qu'il faut attribuer le développement rapide des relations commerciales de l'Europe avec le monde levantin. D'après des évaluations approximatives de la statistique du commerce local, l'importance des échanges de la Turquie proprement dite avec les pays d'Europe aurait doublé depuis une quinzaine d'années, progrès confirmé par celui du mouvement de la navigation. Il paraît, en effet, qu'à cette époque le chiffre total de l'exportation turque à destination de ces pays, sans le mouvement trop irrégulier des cotons toutefois, n'atteignait pas 200 millions de francs, tandis que M. Dufour croit devoir, actuellement, l'estimer à plus de 586 millions de francs, et qu'il évalue l'importation des produits d'Europe et d'Amérique dans les échelles turques, en 1863, à 335 millions de francs.

A ces chiffres il faut ajouter, pour le commerce de l'Europe avec la Perse, commerce dont la majeure partie s'effectue en transit, par la voie de la Turquie d'Asie et de Constantinople, environ 66 millions de francs à l'importation et pour le moins autant à l'exportation.

Ce commerce comprend surtout des cocons, soies et graines de vers à soie, des tapis et châles, un peu de coton, des peaux brutes, diverses matières colorantes, telles qu'alizaris, graines jaunes, etc., et des fruits secs, que la Perse échange contre des cotonnades écrues, indiennes, soieries, draperies, nouveautés, armes, thés et pains de sucre fournis par le commerce européen, pour les besoins de la

1. Par M. Dufour, négociant français à Constantinople, auteur d'un travail intéressant sur le commerce de la Turquie, inséré dans les *Annales*, sous la rubrique TURQUIE, F. C., n° 20.

consommation de ses provinces centrales et septentrionales, soit des villes de Téhéran et de Tauris principalement. Les quatre cinquièmes de ces articles sont de provenance anglaise, le reste de provenance française, suisse, allemande ou belge. Nous envisagerons à la fin du chapitre suivant l'ensemble de la situation commerciale de la Perse[1].

Pour ce qui concerne, enfin, les principautés danubiennes, le commerce extérieur de la Moldo-Valachie était évalué, en 1862, à 175 millions de piastres à l'importation et 307 ½ à l'exportation, ce qui donne pour la première 4 et pour la seconde 34 millions de piastres de plus que l'année précédente et répond à un mouvement total d'environ 120 millions de francs. Celui de la Servie, dont les échanges s'effectuent pour les deux tiers avec l'Autriche, comme pour le reste avec la Turquie et la Valachie, a présenté la même année un total de 166 millions de piastres ou 36 ½ millions de francs, dans lequel les importations figurent pour 63,482,000 piastres, les exportations pour 84,220,000 et le transit pour 18,236,000.

Des bateaux à vapeur français, anglais (de la compagnie péninsulaire et orientale), autrichiens, italiens, russes, grecs et turcs, touchent aujourd'hui à toutes les principales échelles du Levant. Depuis la guerre d'Orient, les messageries impériales, en particulier, ont beaucoup étendu les lignes et multiplié les services réguliers de leurs paquebots, à côté de ceux du *Lloyd autrichien*, qui les avaient devancés dans l'exploitation du parcours de ces eaux. Cette extension a surtout contribué à y favoriser le développement des relations de Marseille et à donner à ce port de grands avantages sur Trieste. L'Autriche n'a conservé la jouissance d'une espèce de monopole de fait que sur le Bas-Danube, où ses pyroscaphes ont triomphé jusqu'à présent de toute concurrence. En général, le caractère et les objets du trafic avec l'empire turc varient plus ou moins, selon les zones distinctes et les groupes d'échelles entre lesquels il se partage, en suivant le littoral ottoman depuis l'Adriatique et la mer Ionienne à l'ouest, à travers l'Archipel, jusqu'aux bouches du Danube, ou aux

1. Voir aussi, sur cette contrée, dans les *Annales*, le document TURQUIE, F. C., n° 19.

derniers ports de l'Asie turque sur la mer Noire, au nord-est, et à ceux de la Palestine, au sud.

Le gouvernement turc n'ayant pas de statistique officielle et ne s'étant même encore avisé que depuis peu de faire imprimer les relevés, très-incomplets d'ailleurs, de la douane de Constantinople, on n'a que par les rapports des consuls européens des données plus précises sur l'importance commerciale des principaux ports de sa domination. Parmi ceux-ci, la capitale de l'empire, sur le Bosphore, tient incontestablement le premier rang. Comme place de commerce, cependant, elle n'est, pour ainsi dire, qu'un port de transit, où les Grecs d'origine chiote, en faisant eux-mêmes leurs achats sur les lieux de production et expédiant la marchandise de là même à leurs succursales, établies sur les lieux de vente, sont parvenus à s'arroger le monopole d'une grande partie des affaires. Après Constantinople viennent Smyrne, dans l'Asie mineure, Salonique, en Macédoine, et Trébizonde, sur la mer Noire, où passe notamment presque tout le commerce de l'Europe avec la Perse, avant ou après son tour d'échelle au Bosphore. A Constantinople, on se procure les laines longues dites cassapbachi, provenant de la boucherie de cette ville, de la cire jaune d'Anatolie, de la gomme adragant, du salep, de la graine jaune et des noix de galle; dans les îles, des cocons, des vins, dont ceux de la commanderie de Chypre sont les plus fameux, de l'huile d'olive, des laines en suint, des fruits tels qu'oranges, citrons, raisins sécs, caroubes, amandes, châtaignes sèches, de la gomme-mastic de Chio et de la terre d'ombre de diverses couleurs, commune dans l'île de Chypre et que les Anglais emploient dans leurs teintures inférieures. Ajoutons que le coton de cette dernière île, à la culture duquel la guerre d'Amérique a fait prendre un grand essor, est réputé avec raison le plus beau de tout l'Orient. Le port de Chypre est Larnaca; le principal de l'île de Candie, La Canée.

Sur le rivage asiatique de l'Archipel, dans l'Anatolie, le marché dominant est celui de Smyrne, auprès duquel les autres échelles de la même côte n'ont qu'une importance secondaire. On y trouve des cotons, des cocons et de la soie, en partie filée à Smyrne même, des laines en suint, des figues et des raisins secs, de l'opium, de la graine jaune, des alizaris, de la valonée et des noix de galle, du

sésame et de la graine de lin, des peaux brutes, de la cire jaune, des tapis très-estimés; à l'Échelle-Neuve aussi de l'orge, du maïs et du blé.

Dans la Roumélie, les ports principaux sont ceux de Salonique, de la Cavala et de Lagos, en Macédoine, et de Volo, en Thessalie; pour la Thrace même, ceux de Rodosto et de Gallipoli, en première ligne, puis Erklé sur la mer de Marmara, ainsi qu'Énos et Makri, dans le golfe de Lagos, où l'on embarque beaucoup de céréales et de graines oléagineuses. Les tabacs d'Andrinople, de Salonique et de Yénidjé sont généralement appréciés. Les trois provinces fournissent également à l'exportation beaucoup de coton, des cocons de soie, des laines, des peaux brutes, de l'essence de roses, de la cire jaune, de l'huile d'olive, du sésame et de la graine de lin. Parmi les produits de l'Épire et de l'Albanie, dont les ports d'embarquement, sur la mer Ionienne et l'Adriatique, sont Prévésa et Antivari, mentionnons aussi les laines en suint, des cocons et de l'huile d'olive. La Bosnie, l'Herzégovine et le Monténégro, qui, sans le défaut de toute viabilité, pourraient fournir des quantités considérables de bois de construction, n'ont un débouché limité qu'en Autriche, avec l'issue par la Dalmatie et les bouches de Cattaro.

De l'autre côté de la Turquie d'Europe, la fertile Bulgarie, qui fournit des cocons, des laines en suint et des peaux brutes, n'a sur la mer Noire que les ports secondaires de Kustendjé, Baltchick, Varna et Bourgas, où l'on embarque aussi quelques produits de la Thrace. Les principaux entrepôts de son commerce, situés sur le Bas-Danube, sont Widdin, Nicopolis, Szistowa, Roustchouk, Silistrie, Toultscha, qui aboutissent à l'embouchure de Soulina, et Tchernawoda, d'où il y a un chemin de fer à Kustendjé. C'est l'Autriche qui, à l'aide des services réguliers de ses pyroscaphes sur ce fleuve, exploite avec le plus d'avantage le trafic de toutes les contrées qui le bordent, ainsi que celui des autres marchés de l'intérieur de la Macédoine et des provinces illyriennes. La Servie aussi rentre entièrement dans la sphère de l'activité commerciale de ses nationaux.

Il n'en est pas de même au nord du Danube, où les ports d'Ibraïla, de Galatz et d'Ismaïl, voisins de la mer, rendent l'accès du

marché, par les bouches du fleuve, plus facile à la concurrence de toutes les nations. D'après les évaluations de M. Dufour, il s'exporterait, en moyenne annuelle, des principautés danubiennes pour 57 $^1/_2$ millions de francs de céréales, 18 de graines oléagineuses, près de 9 de laines, 6 de bois de construction et 2 $^1/_4$ de cocons, avec des peaux de mouton brutes et du suif. La Roumanie contribue largement aux fournitures de grains de la mer Noire avec la Russie méridionale, qui en exporte pour près de 100 millions de francs, valeur à laquelle les provinces turques au sud du Danube et la Turquie d'Asie peuvent encore ajouter une soixantaine de millions.

Les échelles principales de cette dernière contrée sur la mer Noire sont Inéboli, Samsoun, où vient aboutir la route de l'Euphrate, vers Tocat, Sivas et Diarbékir, mais surtout Trébizonde, principal centre du commerce de transit avec la Perse, transit dont les Russes ont déjà réussi, cependant, à détourner une partie vers leurs propres possessions transcaucasiennes. C'est le lieu d'embarquement des produits de la province d'Erzéroum, du Kourdistan, ainsi que des pachaliks de Wan et de Mossoul, en Mésopotamie. La soie et les cocons forment le principal article d'exportation de ces côtes. Les soies gréges non duvêteuses de la province de Brousse, dont les races résistent à l'épidémie, peuvent aujourd'hui rivaliser avec celles des Cévennes. Il faut mentionner ensuite les poils de chèvre, surtout ceux de Castambol, d'Angora et d'Eskicheïr, accaparés par les Anglais, les laines en suint, dont celles d'Angora sont également fort appréciées par ces derniers, à cause de leur longueur, des cotons, du tabac, des céréales et de la graine de lin, du cuivre de Tocat, du safran, de la scammonée, de la gomme adragant, de l'opium, des olives et des noisettes, des chevaux (embarqués à Samsoun), quelques tapis, etc. Les prix et conditions de vente des articles de Perse indiqués plus haut, à la page 252, sont établis à Constantinople. L'exportation de la graine de ver à soie, vu la prohibition de sortie, a lieu par contrebande.

Voilà pour le littoral du nord de la Turquie d'Asie. Passant devant les côtes déjà visitées, nous trouvons encore, au sud de l'Asie mineure, en tournant vers le golfe de Syrie, la Caramanie, comprenant tout le rivage qui s'étend de la baie de Satalie jusque vers

Alexandrette, avec les ports de Mersina, Satalie et Calamata, sur le littoral, et les provinces d'Adana et de Konieh, jusqu'à Césarée, à l'intérieur. Le trafic de cette contrée avec l'Europe s'opère généralement par l'intermédiaire de maisons de Chypre, de Beyrouth, d'Alep et de Damas, ayant leurs agents à Tarsous, où la plupart de ces affaires se traitent. Les produits sur lesquels elles portent sont les cotons principalement, puis des laines, des peaux, des alizaris, du sésame, du blé dur et de l'orge, des graines de lin, de pavot et de ricin, de la valonée, de la cire jaune et des cocons, mais très-peu.

Les principales échelles de la Syrie, enfin, qui nous rapprochent de l'Égypte, sont Alexandrette, pour la province d'Alep, le Marasch et la Mésopotamie; Latakié, Tripoli et Beyrouth, pour le Liban et la province de Damas, par laquelle s'établissent aussi, au moyen de caravanes, les relations avec Bagdad et l'Irak; finalement les ports de Saint-Jean-d'Acre et de Jaffa, pour la Palestine. Les objets les plus recherchés de la production syrienne sont les cocons et la soie, en partie filée sur les lieux mêmes dans des établissements français, les cotons, les laines provenant en partie aussi de la Mésopotamie et de l'Irak, comme les poils de chameau, monopolisés par le commerce italien; puis, le sésame, l'huile d'olive, les excellents tabacs de Latakié, les pistaches, les alizaris et noix de galle, oranges et citrons, éponges, etc.

En somme, la Turquie proprement dite d'Europe et d'Asie exporterait annuellement par mer, d'après M. Dufour, à part les céréales (v. p. 256), pour environ 207 millions de francs de cotons, 70 de cocons et soies, 58 de laines, tapis et châles, 15 de poils de chèvre, 33 $^1/_2$ de graines oléagineuses, 28 de tabac, 18 $^1/_2$ de matières tinctoriales, 31 de fruits secs et autres, 23 d'huile d'olive, 6 de bois, 4 $^1/_2$ de vins, etc., en moyennes approximatives bien entendu[1].

Les sujets des puissances chrétiennes vivent, en Turquie, où ils

1. Voir les observations spéciales sur diverses productions de la Turquie dans le document précité, F. C., n° 20, p. 34, ainsi que, pour les différentes provinces, la Syrie et le bassin de la mer Noire en particulier, les documents plus récemment publiés de la même série, n°s 21 à 24.

sont généralement désignés sous le nom de Francs, comme en Égypte et dans les États barbaresques, sous le régime spécial d'anciennes capitulations, qui leur assurent le privilége de n'être soumis qu'à la juridiction de leurs consulats respectifs. Quoi que l'on ait dit des inconvénients de ce régime d'exception, il paraît nécessaire de le maintenir, tant que la Porte n'aura pas trouvé moyen de résoudre le problème, difficile pour elle, d'une organisation judiciaire offrant des garanties de lumières, de justice et d'impartialité suffisantes. Il existe cependant des commissions mixtes, d'après le principe desquelles a été formé le tribunal de commerce qui fonctionne à Constantinople, et le Code de commerce français traduit fait aujourd'hui loi pour les Turcs eux-mêmes, qui, sur ce point, se sont complétement séparés du Coran, dont l'autorité était invoquée et décidait seule autrefois, même en pareille matière. Mais une des anomalies caractéristiques pour le pays, c'est l'omission de la procédure dans le choix de cette législation nouvelle.

Les capitulations de la Porte ottomane remontent à 1835 et ont été plusieurs fois renouvelées depuis, en dernier lieu par le traité de paix du 25 juin 1802, qui, de plus, assimila les bâtiments français, dans la mer Noire, à ceux de la nation la plus favorisée et exempta de tous droits leurs chargements, au passage des Dardanelles et du Bosphore. A partir de 1839 le gouvernement turc abolit tous les monopoles commerciaux, permit d'importer et d'exporter, d'acheter et de vendre, à l'intérieur, toute espèce de marchandises et fixa le principe des droits à la valeur payables dans toute l'étendue de l'empire, en Europe et en Asie, conformément aux dispositions d'un traité conclu quelques mois auparavant avec la Grande-Bretagne, et qui avait pour but essentiel l'affranchissement complet du commerce intérieur.

Ce traité, dit de Balta-Liman, du 16 août 1838, avec ses articles additionnels[1], établit un tarif de douane, sujet à révision, de sept en sept ans, et frappant, en principe, toutes les marchandises étrangères importées par mer d'un droit d'entrée de 3 p. 100, plus 2 p. 100

---

1. Voir le texte dans le *Dictionnaire du commerce* de Macculloch, p. 1349. Le traité avec la France est du 25 novembre suivant.

pour la permission de la vente à l'intérieur, et les produits indigènes exportés d'un droit de sortie de 3 p. 100 aussi, plus 9 p. 100 en guise des anciennes taxes du commerce intérieur. Dans le cas de réexportation ou de transit, on ne percevait qu'une seule fois le droit de 3 p. 100.

Depuis lors, les droits du tarif des douanes ont été généralement réglés en Turquie, de concert avec les autres puissances, par des commissions mixtes, formées *ad hoc*, et par de nouveaux traités avec les puissances maritimes, ou limitrophes comme l'Autriche, pour les rapports de voisinage sur la frontière de terre.

La Turquie est un pays agricole avant tout, où l'industrie, fortement en déclin dans quelques anciennes branches et très-arriérée dans toutes les autres, ne paraît même pas susceptible d'un grand développement, dans les circonstances actuelles. Or, une charge de 12 p. 100 sur les produits exportés du pays ne pouvait être que très-onéreuse pour l'agriculture et nuisible, en conséquence, à la production même, ainsi qu'au développement des échanges et des recettes du trésor. M. Poujade a fait observer, à ce sujet, que la proportion de celles de la douane de Samos, où se percevait un droit uniforme de 6 p. 100 à l'entrée et à la sortie, sous le régime du prince Vogoridès, était, comparativement aux perceptions des douanes turques, tout en faveur de cette île.

Ces considérations ne sont pas restées sans influence sur la constitution postérieure du régime de douane actuel, qui s'applique au commerce extérieur de toutes les parties de l'empire, tant en Europe et en Asie qu'en Afrique même. D'après le traité conclu le 29 avril 1861 entre la Turquie et la France, pour vingt-huit ans, auquel a adhéré l'Angleterre, et dont le bénéfice a été déclaré par la Porte également applicable aux autres puissances, un droit de douane unique, fixé à 8 p. 100 de la valeur des marchandises, fut établi sur celles-ci, à l'importation comme à l'exportation, mais avec cette différence que le droit d'entrée est un droit permanent, tandis que le taux du droit de sortie doit être abaissé successivement chaque année de 1 p. 100, de manière à se trouver définitivement réduit à 1 p. 100 dans la huitième année, autrement dit à l'expiration du nouveau tarif, valable pour sept ans, à partir du 1er octobre

1861[1]. Le droit de transit sur les marchandises étrangères a été, en même temps, réduit de 3 à 2 p. 100 et doit être, ultérieurement, aussi abaissé à 1 p. 100, audit terme.

Par suite du même traité, le gouvernement turc a aboli, en 1862, les droits abusifs de *badj* ou de *derbend*, qui se percevaient sur les voyageurs dans la plupart des défilés de l'empire ottoman. La graine de coton et les instruments aratoires ont été exemptés de droits à l'entrée, en juin, et la police de quarantaine soumise à des réformes, en août 1863. Enfin, le gouvernement de la Moldo-Valachie a renoncé, temporairement du moins, depuis 1862, à la perception de droits particuliers sur les produits exportés des Principautés-Unies.

Les poids et mesures varient beaucoup, selon les localités. Cependant le *quilo*, *kilo* ou *kilé* de Constantinople, de 35^{litres},266, a été déclaré dès la fin de 1841, pour les grains, la seule mesure de capacité d'un usage légal dans toute la Turquie. Quant aux poids, le *cantaro* ou *cantar* (quintal), de 44 *oques* ou 100 *rotoli*, égale 56$^{\text{kilogr.}}$,565, la drachme (*dramm*), 3$^{\text{gr.}}$,2139.

Les monnaies turques ont subi, depuis le milieu du siècle dernier, par suite d'un abaissement de titre continuel, une dépréciation constante. La monnaie de compte est la piastre turque, subdivisée tantôt en 40 paras ou 120 aspres, tantôt seulement en 100 aspres ou mines; mais le change de cette piastre varie continuellement, outre que la valeur de la monnaie de bronze, essentiellement fiduciaire, n'est pas moins inconstante, suivant qu'elle abonde ou non sur les marchés. Cependant, l'opération du retrait des *caïmés*, papier-monnaie que l'on avait créé pour remédier au manque de numéraire sonnant, a été terminé en septembre 1862. Depuis lors, les monnaies légales effectives sont le *medjidié* d'or de 100, le *medjidié* d'argent de 20, l'*altilik* de 6 et le *bechlik* de 5 piastres, ainsi que

---

1. Voir, pour le texte du traité, aux *Annales*, FRANCE, L. C., n° 203; pour le tarif qui en est résulté, *ibidem*, TURQUIE, L. C., n° 11; puis, pour les autres mesures de douane, les régimes spéciaux, celui des quarantaines et celui de la navigation sur le Bas-Danube, le système monétaire, etc., *ibidem*, n°s 1 à 10, 12 et 13, ainsi que, sous la rubrique PAYS ÉTRANGERS EN GÉNÉRAL, L. C., n°s 1 à 4.

leurs subdivisions[1]. La valeur de la drachme au titre de 1,000 est fixée pour l'or à 48 piastres, pour l'argent à 125 paras, bases sur lesquelles on reçoit aussi les monnaies étrangères dont la circulation n'est pas interdite.

Dans les principautés danubiennes, les monnaies ont été évaluées d'après un tarif légal. La piastre valaque, de 60 paras, est une monnaie de convention qui n'a aucun rapport avec la piastre turque. Elle vaut 37 centimes, ainsi que la piastre moldave. En outre, les monnaies autrichiennes, russes et turques, ont également cours dans la contrée.

Les deux grandes puissances occidentales ont la plus large part dans le commerce du Levant. Voici, pour 1863, d'après les relevés officiels des douanes de l'une et de l'autre, le résumé général de leurs opérations maritimes avec l'ensemble de la Turquie d'Europe et d'Asie, y compris les États vassaux :

1° FRANCE.

	Importations. — Francs.	Exportations. — Francs.	Totaux. — Francs.
Marchandises.			
Commerce général	177,204,000	118,936,000	296,140,000
Commerce spécial	154,512,000	75,259,000	229,771,000
Numéraire.			
Mouvement général	7,068,000	34,010,000	41,078,000

2° GRANDE-BRETAGNE.

	Importation générale. — Liv. st.	Exportation générale. — Liv. st.	Produits britanniques exportés. — Liv. st.
Turquie d'Europe	2,842,758	4,688,252	4,427,886
Principautés danubiennes	634,738	182,803	157,880
Natolie, Hedjaz et golfe Persique	2,459,162	1,319,186	1,286,664
Syrie et Palestine	121,873	1,054,910	1,026,562
Ensemble	6,058,531	7,245,151	6,898,992
Marchandises transbordées	139,791	300,302	»
Numéraire	98,558	35,534	»

Cela fait, quant aux marchandises échangées avec les ports turcs, dans la susdite année, un total général de 13,743,775 liv. st., ou plus de 343 ½ millions de francs, pour la part de l'Angleterre, ainsi que

1. Voir, pour le titre des monnaies actuelles, le rapport de M. Dufour, document n° 20, p. 44.

de plus de 296 millions de francs pour celle de la France. Le débit des produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni se trouve compris pour près de 172 ½ millions de francs dans le premier de ces chiffres, tandis que celui des produits français ne figure encore que pour 75 ¼ millions dans le second. Mais, d'autre part, nos importations de produits turcs sont supérieures à celles du commerce britannique. Quant à l'Autriche, qui vient en troisième ligne, elle a été fortement distancée dans cette concurrence. M. Dufour n'estime, en moyenne, qu'à 32 millions de francs la valeur totale des produits de cet empire et des autres parties de l'Allemagne annuellement importés dans la Turquie proprement dite. Il évalue, en outre, à une dizaine de millions les cotonnades et soieries que la Suisse expédie à cette contrée, principalement par la voie de Marseille.

En général, on peut dire que notre commerce avec la Turquie a triplé depuis la guerre d'Orient, dans tous les sens. Nos importations de cette contrée ne comprennent guère d'articles manufacturés, si l'on excepte les tapis de Smyrne; elles se composent de matières premières pour les trois quarts et de denrées pour un quart environ. Nous avons reçu, en 1863, de cette provenance pour plus de 50 millions de francs de soie et bourre (37 en 1860, sans les soies en cocons, d'une valeur de près de 31), 36 de coton (3 seulement en 1860), 29 de grains, en grande partie fournis par les principautés danubiennes, et 7 ½ d'œufs de vers à soie; pour près de 29 millions de laines (17 en 1860), 11 de graines oléagineuses, 3 de peaux brutes et 2 de fruits secs; des noix de galle et des avelanèdes, de l'essence de roses et de l'opium, du millet, des légumes secs et des viandes, des poils, des éponges, du nerprun et du rocou, des cornes et sabots de bétail, des graines à ensemencer, des pelleteries brutes, des plumes de parure et des perles, du cuivre, des cendres et regrets d'orfévre, de l'huile d'olive et des gommes, des bois d'ébénisterie, des chiffons, des nattes de paille grossières et quelques tapis. De notre côté, nous avons envoyé en Turquie pour près de 16 millions (10 ½ en 1860) de cotonnades et de 14 millions (6 en 1860) de soieries, pour plus de 14 ½ millions (6 ½ en 1860) de lainages, de 1 million de tissus de lin et de 4 ½ millions d'effets d'habillement,

tant étrangers, c'est-à-dire suisses surtout, que français[1]; pour 5,230,000 fr. d'ouvrages en peau et en cuir, 5,934,000 de peaux préparées et près de 12 millions de nos sucres raffinés; pour 9,565,000 fr. d'outils et ouvrages en métaux, 4,947,000 de cafés, 4,557,000 de soies gréges, 3,335,000 d'armes, 3,143,000 de merceries, 1,820,000 de papier, livres et gravures, 1,616,000 de bougies stéariques, 1,223,000 de vins et 782,000 d'eaux-de-vie et liqueurs, 997,000 d'orfévrerie et de bijouterie, 984,000 de poteries et verreries, 698,000 de parfumerie, 571,000 de meubles, 553,000 de cochenille, 546,000 de cuivre, 511,000 de machines et une grande variété d'autres articles, consistant pour la plupart en produits de nos manufactures; tandis que la majeure partie des ouvrages en métaux, comme en partie aussi les armes, la bijouterie, etc., est d'origine anglaise, belge ou allemande. En somme, on n'évalue pas à moins de 48 $^1/_2$ millions de francs notre propre contingent en objets fabriqués, dans cette exportation. Sur les envois d'espèces, en or presque exclusivement, que nous avons dirigés sur la Turquie, en 1863, une somme de 14,397,000 francs n'avait fait que transiter par la France.

Un des meilleurs moyens dont on pourrait encore essayer, comme nous l'avons déjà fait avec succès en Syrie, pour accroître notre influence sur les marchés turcs, ce serait de fonder sur les lieux mêmes, pour l'exploitation des ressources commerciales de ces contrées, des établissements semi-industriels, dirigés par des praticiens, mais recevant, pour les affaires, l'impulsion d'inspecteurs, qui résideraient habituellement à Constantinople et correspondraient avec les maisons-mères en France.

La progression d'accroissement du commerce de la Grande-Bretagne avec les échelles turques, n'a pas été aussi rapide que celle du nôtre: il n'a que doublé depuis 1854, à l'entrée comme à la sortie. En 1863, année dont les chiffres représentent le maximum de son développement, le commerce britannique a tiré de la Turquie d'Europe et d'Asie, y compris Bassora, près du golfe Persique,

1. A savoir pour 10,794,000 fr. de soieries, 8,908,000 de lainages, 1,983,000 de cotonnades, 988,000 de tissus de lin et 3,263,000 d'effets d'habillement de fabrication française.

et les ports de l'Hedjaz sur la mer Rouge, mais à l'exclusion de ceux du Bas-Danube et de la Syrie, pour 1,382,907 liv. st. de maïs, 379,636 d'orge et 126,429 de froment (595,251 en 1862); pour 1,020,052 de coton brut (221,307 en 1862, importation presque nulle auparavant), 458,573 de valonée, 323,359 d'alizaris (430,272 en 1859), 309,802 de poil de chèvre (552,648 en 1862), 228,828 d'opium, 216,703 de laines communes, 167,505 de raisin sec (232,333 en 1859), 166,130 de soie grége et bourre, 89,250 de figues, 52,791 d'éponges, 41,162 de buis, du tabac, des peaux de mouton, du chromate de fer, de l'émeri, de l'huile de roses, de la gomme adragant, des noix de galle, etc. Le poil de chèvre, la laine et la soie, ainsi que les céréales mentionnées, sont exclusivement ou principalement envoyés en Angleterre des ports de la Turquie d'Europe. Les arrivages des principautés danubiennes, non compris dans les chiffres ci-dessus, y ont ajouté pour 466,162 liv. st. (1,123,333 en 1860) de maïs, 75,398 (769,951 en 1860) d'orge et 56,720 (313,754 en 1861) de froment, avec des graines oléagineuses. Mais l'ensemble de ces importations, qui avaient dépassé 56 millions de francs en 1860, puis fortement diminué avec l'amélioration des récoltes en Angleterre, s'est réduit à moins de 16 millions en 1862 et en 1863.

De la Syrie et de la Palestine, enfin, le Royaume-Uni n'a tiré, en 1863, que pour 40,209 liv. st. d'orge et 23,436 (41,896 en 1861) de noix de galle, des alizaris, de la scammonée, un peu de coton, etc. Ses importations de cette province sont stationnaires; les achats du commerce français, beaucoup plus considérables.

Dans le total des exportations britanniques pour l'ensemble de ces contrées, les marchandises d'entrepôt ne figurent que pour environ 8 ½ millions de francs. A destination de la Turquie proprement dite, la Grande-Bretagne a envoyé pour 3,699,658 liv. st. de tissus de coton (maximum), 598,835 de cotons filés (738,984 en 1860), 290,573 de lainages, 224,526 de fil télégraphique, 157,350 de fers, 108,481 de cuivre brut et ouvré, 77,636 de houille, 68,050 de toile, 56,065 de quincaillerie et coutellerie, 55,768 de mercerie et d'effets d'habillement, 50,948 de machines, de l'étain et du fer-blanc, des poteries, etc.; plus pour 75,440 liv. st. de beurre, 45,996 (106,434 en 1862) de café, d'autres denrées coloniales, du thé, de l'indigo, etc.

Pour les principautés danubiennes, la somme des exportations est tombée, de 220,431 liv. st. en 1862, à 182,803 liv. st. (soit de 5 ½ à 4 ½ millions de francs) en 1863, année dans laquelle elles ajoutent aux chiffres précédents pour 45,404 liv. st. de fers, 37,931 de tissus de coton (55,023 en 1861), 4,849 de coton filé (43,114 en 1860), etc.

Quant aux envois beaucoup plus considérables de la Grande-Bretagne à destination de la Syrie, ils ont augmenté, de 1862 à 1863, dans la proportion de plus des deux tiers. Ils comprenaient, en cette dernière année, pour 858,967 liv. st. de tissus de coton, 47,751 (119,947 en 1859) de coton filé, 47,574 de cuivre brut et ouvré, avec divers autres articles, parmi lesquels figurent, exceptionnellement, aussi pour 17,564 liv. st. de soies.

Il n'y a eu une exportation considérable d'espèces et de métaux précieux, d'Angleterre pour la Turquie, qu'en 1862. Du moins les déclarations de cette année accusent-elles l'envoi d'une somme de plus de 28 millions de francs en or et de plus de 22 ½ en argent.

La Syrie n'intéresse pas les Anglais comme marché seulement; elle leur ouvre aussi la route la plus directe qui existe entre l'Angleterre et Bombay, par le port d'Alexandrette ou la vallée de l'Oronte et le plateau d'Alep, Balis sur l'Euphrate, Bagdad, Korna, au confluent du Tigre avec ce fleuve, Bassora et le golfe Persique. Afin de se ménager l'usage de cette voie de communication, ou plutôt de correspondance, que l'on estime de 6 à 700 kilomètres plus courte encore que celle du canal maritime de Suez et de la mer Rouge, ils ont établi un câble sous-marin et des fils télégraphiques, qui ont déjà fonctionné sur tout le parcours, et ils ont organisé un service de navigation à vapeur sur l'Euphrate. Le projet d'un chemin de fer de ce fleuve au golfe de Syrie seul, n'a pas encore été exécuté et ne le sera probablement même pas de sitôt, à cause des difficultés qu'il rencontre. Mais, quoi qu'il arrive, la nécessité de plusieurs transbordements et les écueils de la navigation semblent devoir neutraliser, pour les marchandises comme pour les voyageurs et les malles, l'avantage de distance reconnu dans cet itinéraire.

Russie méridionale.

En traitant, au chapitre IV, de l'ensemble du commerce de la Russie, nous nous sommes réservé l'examen ultérieur des opérations de celles des provinces de ce vaste empire qui, baignées par la mer Noire et la mer d'Azof, appartiennent de fait au domaine du commerce levantin. La Russie méridionale est devenue, dans le cours de ce siècle, avec les principautés danubiennes, un des greniers de l'Europe occidentale et a surtout acquis une grande importance pour l'approvisionnement de la Grande-Bretagne. L'exportation des céréales par le port d'Odessa, ainsi que par ceux de Taganrog, de Marioupol et de Berdiansk, y forme la branche dominante du commerce sur laquelle se règlent toutes les autres transactions, bien que le plus ou moins d'activité des demandes de l'étranger détermine naturellement, d'année en année, des variations souvent très-fortes dans ce mouvement commercial. Une grande partie des grains qui s'emmagasinent à Odessa y arrivent sur des chariots, à travers les steppes, et l'on estime que ce transport n'occupe souvent pas moins de 1,200,000 bêtes à cornes et 100,000 travailleurs. Cette ville, dans laquelle une grande partie du commerce est entre les mains des Grecs, ne date elle-même que de la fin du dernier siècle, l'essor de sa prospérité que de l'administration du duc de Richelieu, qui en fut gouverneur de 1803 à 1814. Depuis 1860 toutefois, cette place, dont l'exportation avait successivement atteint les points culminants de son développement périodique dans les années 1847, 1853 et 1859, voit son avenir menacé par l'accroissement des relations directes de l'étranger avec la mer d'Azof, par l'amélioration de la navigation du Danube, qui tend à augmenter les nouveaux débouchés ouverts sur ce fleuve et à ramener, par conséquent, de ce côté une partie importante des produits de l'intérieur, auparavant dirigés sur le littoral russe; il l'est aussi par la concurrence nouvelle de Trieste, depuis l'établissement des chemins de fer qui aboutissent de Bude et de Sissek à ce port, où le premier seul n'a pas livré à l'exportation, de juin à fin décembre 1861, moins de 1,480,000 hectolitres de céréales de Hongrie, en froment et maïs seulement. Ainsi Odessa est demeurée stationnaire, tandis que d'autres places

du même littoral grandissent, et l'exportation des grains a cessé d'y être en progrès, bien que des chemins de fer et d'autres facilités de communication et de transport, dont le manque est péniblement ressenti dans tout le pays environnant et jusque dans la ville même, où il entrave le mouvement des affaires, pourraient aisément le doubler, et, au lieu de 8 à 10 millions d'hectolitres de grains, en amener une vingtaine de millions. Cependant, il ne faut pas perdre de vue qu'une des causes de la prospérité d'Odessa est essentiellement aléatoire. Autant la disette dans l'Europe occidentale lui a été favorable, autant l'abondance des récoltes dans celle-ci l'expose à souffrir de l'encombrement et des pertes inévitables qui en résultent, chaque fois qu'il y a, pendant deux ou trois années consécutives, un ralentissement forcé dans les expéditions de grains de son port. On observe aussi que les blés, jadis si renommés, des provinces polonaises, baissent en qualité, par suite de l'épuisement du sol. Quant à la question de viabilité, qui était la plus pressante, le gouvernement russe ne s'est que tardivement mis en devoir d'y apporter remède, en se décidant à faire commencer, en 1863, les travaux du chemin de fer projeté vers Kief, par Balta, avec un embranchement sur le Dniester, à la hauteur de Bender. D'autre part, la compagnie de navigation à vapeur de la mer Noire, créée en Russie après la guerre d'Orient et dont les lignes s'étendent sur une partie de la Méditerranée, n'a pas rendu non plus tous les services qu'on en attendait, bien qu'elle dispose d'un matériel très-considérable.

Cependant le gouvernement russe a encore pris d'autres mesures, pour faciliter le développement des relations commerciales avec l'étranger, sur divers points du même littoral. Ainsi il a établi, en 1860, un nouveau port à Temrjuk sur la mer d'Azof, en remplacement de ceux d'Anapa et de Novorossjisk, au nord-est de la mer Noire, ces places ne pouvant plus être maintenues dans leurs anciennes conditions. A l'est d'Odessa, les ports de Nicolaïeff et de Kherson ont été ouverts au commerce et la barrière de douane d'Otchakof supprimée en 1862. La même année, des immunités ont été accordées, à titre d'essai, au port d'Yéisk, sur la mer d'Azof, pour l'acquittement des droits sur ses importations, et en 1863 Sé-

bastopol a obtenu aussi un élargissement des attributions de sa douane[1].

Le commerce de la Grande-Bretagne avec les ports russes de ce bassin s'est beaucoup réduit à l'importation du Royaume-Uni, depuis 1860. Cependant ce dernier a encore reçu de la mer Noire, en 1863, pour 3,127,259 liv. st. ou plus de 78 millions de francs de marchandises russes, tandis qu'il n'a envoyé dans les mêmes ports, en produits britanniques, qu'une valeur de 271,442 liv. st., que les marchandises tirées de ses entrepôts portent à 448,549 liv. st. ou un peu plus de 11 millions de francs. Cette exportation avait atteint son maximum en 1859. Elle comprenait, en 1863, pour 75,622 liv. st. de machines, 41,820 de fers, 55,700 de café et 33,572 (77,728 en 1862) de thé; du charbon de terre, de la poterie, du riz et beaucoup d'autres articles, mais on n'y voit guère figurer de tissus. Parmi les céréales et les matières premières que le commerce britannique a tirées en 1863 de la Russie méridionale, le froment comptait pour 1,747,484 liv. st. (2,942,610 en 1860), le maïs pour 319,804 (447,989 en 1860), l'orge pour 81,224 (353,823 en 1859), la graine de lin et de chenevis pour 413,519 (944,169 en 1859), la laine pour 394,902 (426,349 en 1862) et le suif pour 121,918 (281,504 en 1860).

Notre propre commerce avec cette partie de l'empire russe, après avoir atteint son maximum de développement de plus de 126 millions de francs à l'importation, en 1861, et de 26 millions à l'exportation, en 1855, après la cessation des hostilités, s'est réduit en 1863 aux chiffres suivants :

	Commerce général.	Commerce spécial.
	Francs.	Francs.
Importations.	53,492,000	34,753,000
Exportations.	10,211,000	9,164,000
Totaux.	63,703,000	43,917,000

On voit qu'il n'est, à l'exportation du moins, guère moins considérable que celui de l'Angleterre, et que l'avantage y reste aux produits français sur les produits britanniques. Dans nos importations de la Russie méridionale les denrées sont entrées pour près de

1. Voir *Annales*, RUSSIE et ÉTATS ÉTRANGERS EN GÉNÉRAL, L. C., n[os] 1 à 4.

41 millions de francs, les matières premières pour plus de 12 ½, tandis que nos envois à destination de cette contrée consistent pour plus des deux tiers, ou même près des trois quarts, en produits de nos manufactures.

Du bassin de la mer Noire viennent presque tous les blés et autres grains (maïs et orge notamment), les graines oléagineuses, celle de lin surtout, les laines et les œufs de vers à soie, portés, ces derniers, pour une valeur de 1,604,000 fr., en 1863, sur nos états de douane comme de provenance russe[1], ainsi que des bois communs, du suif, des nattes grossières, des légumes secs, des peaux brutes et un peu de coton. De notre côté, nous envoyons à Odessa à peu près les mêmes articles que dans les ports russes de la Baltique, mais principalement des soieries et du sucre raffiné.

Pour revenir au marché des céréales et établir une comparaison entre l'importance de nos achats et ceux du commerce britannique dans les ports russes de la mer Noire, observons que la quantité des importations de froment de cette provenance seule avait été, dans le Royaume-Uni, de 1,082,261 quarters en 1860 et était encore de 891,605 quarters, soit 2,594,570 hectolitres, en 1863, pendant que la France recevait, également en blés:

	De la Russie méridionale.	De la Turquie et des principautés danubiennes.
	Quint. métr.	Quint. métr.
1861.	2,856,000	1,006,000
1862.	1,506,000	1,492,000
1863.	1,341,000	1,043,000
	Hectolitres.	Hectolitres.
Soit environ	1,788,000	1,390,000

Or, la Grande-Bretagne n'a reçu elle-même de cette seconde provenance, dans les mêmes années, que des quantités de 231,771, 417,173 et 95,943 quarters, ne représentant cette dernière que 279,000 hectolitres. Indépendamment des apports de la Baltique, les blés de l'Amérique du Nord tendent à se substituer de plus en plus à ceux du Levant et de la mer Noire dans l'approvisionnement du marché anglais.

Rostoff, au fond de la mer d'Azof, sur la rive droite du Don et

1. Voir plus haut, page 196.

presque à l'embouchure de ce fleuve, est aujourd'hui l'entrepôt obligé de tous les grains et autres produits expédiés des gouvernements de la partie orientale de l'empire vers les ports voisins. Les foires de Kharkoff et de Poultava méritent aussi d'être citées comme les marchés principaux des laines de la Petite-Russie. La majeure partie de ces laines sont des mérinos; mais, comme elles sont généralement mal lavées, il y a plus d'avantage à les acheter en suint.

On ne compte, dans l'empire russe, que trois régions vinicoles, fort étendues, il est vrai, et appartenant toutes les trois au bassin qui nous occupe, à savoir la Bessarabie, à laquelle se rattachent aussi les vignobles de la partie sud du gouvernement de Kherson, entre le Dniester et le Bug, la Crimée et la province du Caucase. On peut en estimer la production totale à environ un million et demi d'hectolitres de vins par an; mais les prix en sont relativement très-élevés et la vente n'en est assurée que par la cherté plus grande encore des vins étrangers, frappés de droits excessifs. Les plus estimés sont ceux de la Crimée, où l'on fait beaucoup de vins mousseux imitant le champagne, puis les vins d'Akerman [1].

Les chiffres du commerce avec la Russie méridionale comprennent aussi les opérations avec les provinces transcaucasiennes, dont le mouvement d'exportation et de réexportation, consistant principalement en soies, cotons, laines, vins, peaux brutes, métaux bruts et ouvrés, tissus de chanvre, de soie, de laine et de coton, d'origines diverses, châles et tapis de Perse, bois de noyer, cire, miel, peaux de loutre, naphthe, céréales, safran, garance et autres couleurs, se dirige d'une part sur les bords de la mer Noire et les pays situés au delà du Bosphore; de l'autre, sur les contrées asiatiques riveraines de la mer Caspienne. Une partie du transit entre la Perse et l'Europe, transit que la Russie s'efforce d'attirer dans la Transcaucasie, se confond naturellement avec le commerce extérieur de cette dernière contrée, de laquelle proviennent en particulier la graine de ver à soie et le coton mentionnés plus haut, parmi nos propres importations. Cette graine ne présentant aucune trace de maladie, beaucoup de commerçants du midi de la France, attirés

---

1. Voir *Annales*, RUSSIE, F. C., n° 22, p. 27 et 28.

par de bons résultats, se sont rendus en Géorgie, pour y faire des achats, dans les dernières années.

Nonobstant les déclarations du traité de Paris, qui a solennellement proclamé les eaux et les ports de la mer Noire, comme ceux du Danube et du Bosphore, d'un libre accès pour la marine marchande de toutes les nations, les seuls ports du rivage oriental de la première actuellement ouverts aux bâtiments étrangers pour le trafic avec le Caucase, sont Soukhoum-Kalé et Redout-Kalé, ainsi que (depuis 1858) Poti sur le Rion et le fort Saint-Nicolas. Il a déjà été question, à la page 189, du tarif spécial qui existe pour les ports investis de ce privilége, sur cette côte, par des décisions impériales des années 1857 et 1858, comme y étant seuls pourvus de douanes et d'établissements de quarantaine. Cependant, les pavillons étrangers ont été temporairement admis à y participer même au cabotage, de 1849 à 1853 et de 1857 à 1858. La même année, la compagnie de commerce et de navigation de la Russie méridionale, après avoir établi entre Odessa et Trébizonde un service de bateaux à vapeur, touchant également à Batoum, aux ports du Caucase, à Théodosie et à Kertch, a dû en organiser un autre sur le Rion, en amont de Poti, jusqu'à Marani, où commence la route carrossable qui mène à Tiflis par Kutaïs et qu'on a l'intention de prolonger ultérieurement, par Érivan, jusqu'à Tauris en Perse. La franchise du transit entre cette contrée et l'Europe, à travers la Transcaucasie, avait déjà été établie par un règlement de décembre 1852; en avril 1864 le gouvernement russe autorisa de plus l'embarquement à Bakou, sur la mer Caspienne, des marchandises européennes et denrées coloniales à destination de la Perse, en ne le subordonnant qu'aux formalités nécessaires pour prévenir l'introduction frauduleuse de ces marchandises en Russie, par Astrakhan et le Volga[1]. Un chemin de fer de Poti à la mer Caspienne est en construction.

---

1. Voir, pour ces différentes mesures, *Annales*, RUSSIE, L. C., n°s 24, 25, 26 et 29.

CHAPITRE VI.

COMMERCE DE L'AFRIQUE, DE LA MER ROUGE ET DU GOLFE PERSIQUE.

Des trois parties de l'Ancien Monde l'Afrique est celle qui, dans son ensemble, offre au commerce le champ d'exploitation relativement le plus stérile et le plus ingrat; car, quoique presque aussi vaste que l'Asie, elle est de beaucoup la moins peuplée, la moins productive et, dans son intérieur, malgré les explorations de quelques voyageurs intrépides, aussi la moins connue des trois. Différentes conditions défavorables expliquent cette infériorité : la brûlante ardeur du climat tropical, des déserts de sable immenses, le manque d'eau causé par l'insuffisance du système fluvial, une configuration des côtes qui ne présente pas une seule mer intérieure, les difficultés extrêmes qui en résultent pour les communications et les transports, la faible intelligence de la race noire, qui occupe les trois quarts du continent africain; enfin, les ravages de guerres interminables à l'intérieur, la chasse à l'homme et la traite des nègres, cause de dépopulation permanente, qui paralyse du même coup le travail et l'échange des produits, dont le nombre est de plus assez limité. L'Égypte, foyer d'une antique civilisation, et les autres contrées du nord de l'Afrique, riveraines de la Méditerranée et jadis conquises par les Arabes, offrent seules une plus grande variété de ressources, justifiant la réputation proverbiale de fécondité dont elles jouissaient au temps des Romains. Les voyages plus ou moins récents de Mungo Park et de ses successeurs dans le Soudan, de Barth au sud du lac Tschad, de Livingstone dans l'Afrique australe, de Speke dans la haute région du Nil et d'autres encore, ont certainement beaucoup élargi, de ces divers côtés, le domaine de nos connaissances géographiques; mais le commerce n'a pas tiré, jusqu'à présent, grand profit de leurs découvertes, et il n'en reste pas moins encore, au centre de l'Afrique, de vastes contrées dont jamais les pieds d'un Européen n'ont touché le sol. Des six principaux fleuves de ce continent, le Nil et les deux qui ont prêté leurs noms à la Sénégambie sont les seuls qui y contribuent, dans une certaine mesure, au développement du com-

merce extérieur; les autres, le fameux Niger, Quorra ou Djoliba, que l'on a essayé de remonter jusque dans les régions du Soudan, où il prend naissance, le Zaïre ou Congo, sur le même littoral, et le Zambèse, sur la côte orientale, ne rendent guère au trafic les services qu'il pourrait attendre de voies fluviales d'une pareille étendue; et cependant le Zambèse est le seul grand fleuve de tout cet immense versant, comme le Nil aussi le seul de toute l'Afrique septentrionale.

L'influence des Européens, si l'on excepte l'Égypte et l'Algérie, depuis qu'elle est devenue possession française, ne s'exerce en général que sur un rayon limité à d'assez faibles distances des ports et des factoreries de la côte, où ils ont leurs dépôts. Les rapports commerciaux avec l'intérieur ne tiennent, pour ainsi dire, qu'à des fils, dont les principaux, dans le Sahara ou grand désert, occupant toute la largeur de ce continent, sont les caravanes qui parcourent cette mer de sable entre l'Atlas et le Soudan, en suivant toujours les mêmes itinéraires avec leurs étapes traditionnelles, d'oasis en oasis. C'est par elles, notamment, que l'influence de l'islamisme a pénétré si loin dans cette direction. Mais le commerce européen est d'autant plus maître des côtes et des ports que les indigènes de l'Afrique n'ont point de marine marchande, ou du moins ne se livrent plus aujourd'hui que très-faiblement à la navigation, même dans la Méditerranée, depuis que la conquête de l'Algérie a complétement éteint la piraterie barbaresque. La répression de la traite des noirs, quelque imparfaite qu'elle soit, a certainement beaucoup aidé au développement d'une exportation de produits sur les côtes occidentales surtout; mais, dans une partie des contrées musulmanes du Nord, les mesures prises dans le même but ne paraissent, malheureusement, avoir eu pour effet que de détourner le trafic d'esclaves des anciens marchés connus et de faire cesser en même temps le mouvement de marchandises qui l'y accompagnait.

Ayant déjà traité au chapitre Ier des établissements anglais et français, sans l'Algérie, que nous retrouverons à la fin du volume, dans une notice spéciale, il ne nous reste à parler ici que des autres contrées de l'Afrique septentrionale, des côtes de l'ouest et de l'est du même continent, y compris les factoreries hollandaises et les possessions portugaises, des États indigènes de ces mêmes côtes et

des relations avec l'intérieur, ainsi que de Madagascar et des autres îles.

L'Égypte et une partie des contrées barbaresques se rattachant à l'empire turc, comme vassales de celui-ci, et aux échelles du Levant, par la similitude du trafic et du régime commercial, c'est par cette région du Nord que nous allons reprendre le fil de notre exposé.

Égypte.

Ce pays, commercialement le plus important de toute l'Afrique, n'est pas moins en relief par les incomparables avantages de sa situation que par l'abondance de ses récoltes et le riche commerce dont l'exportation de ses produits forme la base. Il est essentiellement agricole, mais presque entièrement dépourvu de mines. On estime la population de l'Égypte à près de 3 $^1/_2$ millions d'âmes sur une étendue de 8,370 milles carrés géographiques, mais dont un dixième à peine est en état de culture. Il n'y a de fertile, en effet, que la longue vallée dont le Nil a creusé le sillon limoneux, à travers le désert de Libye, et le delta formé par les deux bras extrêmes de l'embouchure de ce fleuve. Dans les chiffres ci-dessus ne se trouve pas compris le Soudan égyptien, autrement dit la Nubie, le Dongola et le Sennaar, avec le Kordofan à l'ouest, provinces de l'intérieur qui, toutes, relèvent du gouvernement général de l'Égypte et représentent ensemble un territoire deux fois peut-être aussi vaste que celle-ci, mais encore bien peu connu et très-faiblement exploité. La ville la plus peuplée de tout le pays après le Caire et le seul grand entrepôt de l'Égypte, sur la Méditerranée, est la célèbre Alexandrie, si florissante anciennement et dont la prospérité a repris son nouvel essor, dans notre siècle, sous le règne de Méhémet-Ali, qui rendit à la navigation le canal de Mahmoudieh, par lequel elle communique avec le Nil. Le port de Damiette, sur une des branches orientales de ce fleuve, n'entretient de relations considérables qu'avec la Syrie, la Caramanie et les îles de l'Archipel. Quant à celui de Rosette, peu éloignée d'Alexandrie, il ne reçoit même plus que des barques égyptiennes, employées aux transports entre cette place et quelques villes de l'intérieur. Sur la mer Rouge, le

principal port de cette contrée est Suez, point de la plus haute importance en raison de sa situation sur l'isthme du même nom et au fond du golfe Arabique. Il reste à mentionner, en outre, Kosséir, dans la Haute-Égypte, pour l'activité de ses relations avec Djeddah, le port le plus considérable du littoral opposé de l'Hedjaz. Mais c'est Suez qui appelle aujourd'hui surtout l'attention du monde commercial. Déjà l'établissement de services réguliers des paquebots de la compagnie péninsulaire et orientale, dans la mer Rouge, suivi, en 1862, de celui d'une ligne française, ainsi que l'ouverture du chemin de fer qui relie ce port à celui d'Alexandrie, a attiré sur l'Égypte le transit anglo-indien avec les malles de la correspondance et tout le mouvement du numéraire entre la Grande-Bretagne et ses vastes domaines d'Asie. L'ancienne voie commerciale, abandonnée après la découverte de la route du Cap, a regagné ainsi une partie de son importance. Mais une perspective bien plus large encore s'ouvre à la réhabilitation de cette voie, avec le prochain achèvement du canal maritime en construction de Port-Saïd à Suez; car le percement de l'isthme, dû à l'infatigable ardeur de M. de Lesseps, aura nécessairement pour effet de simplifier et de multiplier de plus en plus les opérations de l'Europe avec l'extrême Orient, ainsi que de faire des ports de la Méditerranée les entrepôts naturels des plus riches produits de l'Inde et de la Chine, de tous ceux du moins qui ne sont pas trop encombrants pour la navigation à vapeur.

D'ailleurs, le commerce propre de l'Égypte même a pris, depuis 1847, un développement très-remarquable et s'est surtout merveilleusement accru dans les dernières années, sous l'influence de la crise cotonnière et de la grande impulsion qu'elle a donnée à la culture du coton, dans ce pays comme dans l'Inde. Cette culture, introduite en Égypte vers 1820, y fut d'abord, comme on sait, l'objet d'un monopole exercé par le vice-roi, mais aboli depuis une quinzaine d'années. Tant qu'elle eut à soutenir la concurrence des États-Unis, elle fit peu de progrès; mais l'interruption des envois de cette provenance en Europe l'a prodigieusement stimulée depuis. De 1861 à 1862 déjà, l'on vit s'élever la récolte du coton, en Égypte, de 30 à 47 millions de kilogrammes. La qualité la plus appréciée est l'espèce à longue soie connue sous le nom de coton *jumel*. Précédemment

la production annuelle n'en dépassait pas 25 millions de kilogrammes, dont 15 pour l'Angleterre, 4 pour la France et le reste pour la Suisse et l'Allemagne[1]. Mais, dans les années suivantes, le gouvernement imprima à la culture du coton, concentrée dans la Basse-Égypte, une telle activité que, malgré l'insuccès des expériences tentées pour y naturaliser aussi les principales espèces de la Louisiane et de la Géorgie, elle produisit, en 1864, jusqu'à 107 millions de kilogrammes. Toutes les terres du vice-roi furent affectées à cette production. Elles fournissent, à elles seules, environ les deux tiers de la récolte et, comme le travail des fellahs mis en réquisition coûte peu au gouvernement, il y a lieu de croire que les résultats obtenus se maintiendront même devant une baisse. Nous avons déjà vu que l'Angleterre et la France absorbent la presque totalité des cotons d'Égypte : c'est donc la progression des envois à ces deux contrées qui fera le mieux ressortir l'accroissement dans les quantités, ainsi que dans la valeur de l'exportation du produit. Il en est arrivé d'Égypte :

	Dans le Royaume-Uni.		En France.	
	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.
	Quint. anglais.	Liv. sterl.	Quint. métr.	Francs.
1861	365,108	1,546,898	66,594	14,651,000
1862	526,897	3,723,440	72,631	20,521,000
1863	835,289	8,841,557	98,013	45,576,000
1864	1,120,479	14,300,507	153,026	71,157,000

On ne pourrait que féliciter l'Égypte de ces résultats si la culture des céréales n'y avait été, en même temps, à un tel point négligée, pour celle du coton, qu'une disette et une épizootie s'ensuivirent en 1864. Le sucre de la Haute-Égypte est en grande partie raffiné au Caire. Nous verrons plus tard quels sont les autres objets de l'exportation de cette contrée, auxquels viennent s'ajouter aussi divers produits de l'intérieur de l'Afrique et les marchandises de la provenance des Indes orientales et de la Chine, qui ne passent qu'en transit de Suez à Alexandrie. Au-dessus des cataractes la ville de Khartoum, au confluent du Nil Blanc et du Nil Bleu, est le centre politique et commercial de tout le Soudan égyptien, à l'intérieur, tandis que sur

1. Voir, pour de plus amples renseignements sur cette culture, *Annales*, ÉGYPTE, F. C., n° 16, p. 13.

les côtes de cette région, dans la mer Rouge, le vice-roi vient d'entrer également en possession de l'île de Souakin et de celle de Massouah, principal port de l'Abyssinie, qui lui ont été cédées par la Porte, à titre viager (en 1865). Aussi renonce-t-il au projet, beaucoup trop dispendieux, de la ligne qui devait relier Khartoum au Caire, en faveur de celui d'un chemin de fer de Souakin à Berbéra, d'où il y a de faciles communications par caravanes avec le Nil supérieur. Nous reviendrons sur le trafic des échelles de la mer Rouge à la fin de ce chapitre. Les importations d'Alexandrie se sont élevées de 67,231,000 fr. en 1860 à 214,806,000 en 1864, pendant que le mouvement général du commerce extérieur de ce port passait de 129,284,000 fr. à 314,846,000. Les importations n'y entrent que pour moins d'un tiers. Les pays qui tirent le plus de produits de l'Égypte sont, par ordre d'importance, l'Angleterre, nos ports du Midi, la Turquie et la Syrie, Trieste, l'Italie, la Belgique, les États barbaresques et la Grèce; ce sont aussi, avec la Hollande, les principaux pays importateurs.

Voici le mouvement comparé des opérations de la Grande-Bretagne et de la France avec les ports égyptiens, y compris celui de Suez, destination qui ne figure, toutefois, que pour un seul navire chargé dans le mouvement de sortie de nos propres ports, en 1863:

	Royaume-Uni.		France. Commerce génér.	France. Commerce spéc.
	Liv. sterl.		Francs.	Francs.
Importations	16,495,581	Importations.	69,071,000	54,811,000
Exportations	4,511,383[1]	Exportations.	47,315,000	33,779.000
Totaux	21,006,964	Totaux	116,386,000	88,590,000
Soit francs	525,174.000			
	Liv. sterl.			
Transbordements à l'entrée.	2,060			
— à la sortie.	22,612			
Numéraire à l'entrée.	18,086			
— à la sortie	12,289,430		69,413,000	61,321,000

Nos importations d'Égypte, dans lesquelles sont entrées, en 1863, pour 62,668,000 fr. de cotons et autres matières premières, ont triplé depuis 1860; celles de la Grande-Bretagne, qui dépassent

1. Dont 4,406,295 liv. sterl. en produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni.

412 millions de francs, doublé en cinq ans. Indépendamment des cotons, le Royaume-Uni a reçu de l'Égypte, en 1863, pour 4,637,455 liv. st. (6,768,601 en 1860) de soies gréges, de Chine principalement, pour 900,577 liv. st. (1,315,828 en 1862) de froment, 499,456 de graine de coton, 480,464 (646,987 en 1861) de fèves, 258,043 de tissus de poil de chèvre (châles de cachemire), de l'indigo, des pierres précieuses et des épices, ainsi que des soieries de l'Inde et de la Chine; plus de l'orge, du maïs, des lentilles, de la laine, du lin et des chiffons, comme aussi de la gomme arabique, des perles et de l'ivoire, avec de petites quantités de café, d'opium, de séné et d'écaille.

Nos propres importations d'Alexandrie comprenaient pour 8,694,000 fr. (6,839,000 en 1860) de graines à ensemencer, 3,355,000 de blé, 3,179,000 de gommes, 3,187,000 de soies gréges, 1,009,000 de plumes de parure, 981,000 d'orfévrerie et de bijouterie d'Orient, 524,000 de légumes secs, des graines oléagineuses, du lin teillé, des peaux salées, du café, du musc d'Abyssinie, du séné et des œufs de vers à soie.

Parmi les produits égyptiens convenant aussi plus ou moins pour l'exportation, mentionnons encore le sésame, article autrefois très-important pour Marseille, ainsi que la graine de lin, les dattes, le safran, des nattes, du sel ammoniac, du salpêtre et du soufre des bords de la mer Rouge; parmi ceux que les caravanes de l'intérieur apportent au Caire, les dents d'hippopotame et les cornes de rhinocéros, la nacre, les plumes d'autruche, l'encens, la cire, les gommes du Kordofan et du Darfour, la gomme copal, ainsi que diverses drogues et teintures. La graine de coton donne une huile employée dans la savonnerie. L'opium égyptien, tant que les fellahs le vendaient pur, jouissait d'une excellente réputation dans le commerce. Les laines du même pays sont très-recherchées en Europe pour matelas. En général, l'établissement de la navigation à vapeur sur le Nil a beaucoup facilité les arrivages de la Haute-Égypte.

Les exportations de la Grande-Bretagne pour l'Égypte ont plus que triplé, depuis 1854, et consistent presque entièrement en produits britanniques. La première a envoyé, en 1863, dans les ports de la seconde pour 1,831,409 liv. st. de tissus de coton, 122,960 de

coton filé, 269,130 d'effets d'habillement et merceries, 266,482 de cuivre brut et ouvré, 258,418 de soieries, 413,816 de machines, 153,434 (217,165 en 1862) de plaqués, d'argenterie, de bijouterie et d'horlogerie, 161,689 de fers, 123,138 de charbon de terre, 84,750 de livres imprimés à destination de l'Inde, du papier, des lainages, de la toile, de la quincaillerie, de la coutellerie, etc. : le tout représentant une somme d'environ 113 millions de francs, qui offre un accroissement de près de 50 millions sur le chiffre de l'année précédente. A cette valeur, les envois de numéraire ont ajouté près de 87 millions de francs en or et plus de 220 (en 1862 même jusqu'à 268) en argent, principalement destiné, comme une partie des marchandises, à l'Inde et à la Chine[1].

Quant à notre propre commerce, dont les exportations pour l'Égypte sont plus de moitié moindres, mais suivent une progression d'accroissement beaucoup plus rapide que celles de l'Angleterre et ont doublé de 1862 à 1863, il a envoyé, cette année, en produits français, pour 4,759,000 fr. de soieries, 3,748,000 de lainages, 3,465,000 d'effets d'habillement, 2,410,000 de vins, 2,005,000 d'outils et ouvrages en métaux, 1,785,000 de bougies stéariques, 1,740,000 d'ouvrages en peau ou en cuir, du sucre raffiné, des cotonnades, des tissus de chanvre et de lin, des poteries et verreries, du papier, des livres et gravures, des soies gréges, des peaux préparées, des mules, des meubles, voitures, parfumeries et médicaments; plus, en marchandises de transit et articles en totalité ou en partie d'origine étrangère, également des tissus, des machines, de l'horlogerie, de l'orfévrerie et de la bijouterie, des armes, des huiles, des eaux-de-vie, etc. Dans la valeur totale de ces produits divers, les objets manufacturés comptaient pour 38,312,000 fr. ou plus des $^4/_5$. Sur les 69 $^1/_2$ millions de francs en espèces et lingots dirigés, en outre, de nos ports vers ceux de l'Égypte, à destination de cette contrée ou de l'extrême Orient, 47,319,000 fr. en or et 14,002,000 en argent y ont été envoyés de France même, le reste n'a fait que traverser notre territoire. Alexandrie est le centre de toutes nos opérations avec l'Égypte. Cependant, le percement de

1. Voir t. I, p. 559.

l'isthme de Suez ne laisse pas que d'imprimer aussi une certaine activité à notre trafic avec Port-Saïd.

Le régime de douane et la juridiction consulaire pour le commerce européen, dans cette contrée vassale de la Porte, sont les mêmes qu'en Turquie et ont été fixés par les mêmes traités et capitulations. Il n'y a plus de monopoles proprement dits; mais le gouvernement est toujours vendeur des produits provenant de ses vastes domaines. Quand des marchandises ayant acquitté les droits d'importation, dans un port égyptien, doivent être réexportées sur un autre point du territoire ottoman, la douane délivre à l'importateur un certificat sur la présentation duquel elles sont admises en franchise au port de destination ultérieure et *vice versa*, lorsqu'elles sont dirigées d'une échelle turque, où elles ont payé les droits, sur un port égyptien. L'entrepôt est inconnu en Égypte; mais il existe à Alexandrie, au Caire et à Suez des magasins spéciaux pour les colis expédiés en transit[1].

La législation concernant les lettres de change est la même qu'en France. Les poids et mesures varient d'une place à l'autre. Cependant, les unités légales adoptées en Turquie ont été également introduites en Égypte, ainsi que les monnaies réelles et la piastre turque, monnaie de compte; mais on compte aussi par piastres à colonnes d'Espagne et talari d'Autriche. Le séquin en or de 3 carats, dont l'usage s'est conservé en Égypte, vaut 6 fr. 72 c.

L'*ardebb*, mesure de capacité pour le blé, égale 271 litres. Ajoutons que le *feddan* légal, mesure agraire, ne contient que 44^{ares},591, tandis que le *feddan* usuel a une contenance de 59^{ares},290.

Échelles de Barbarie.

A l'ouest du plateau de Barca, qui le sépare de l'Égypte, le littoral barbaresque, dominé au sud par la chaîne de l'Atlas, s'étend, entre le Sahara ou grand désert et la mer, le long de la Méditerranée et au delà du détroit de Gibraltar sur l'Océan, jusque vers le cap Noun.

1. Voir *Annales*, ÉGYPTE, L. C., n°s 1 à 5, où il est aussi question du régime spécial des céréales et autres comestibles, dont l'exportation est tantôt libre, tantôt prohibée, selon l'abondance ou le manque des récoltes.

La Tripolitaine et la régence de Tunis, baignées par les deux Syrtes et vassales de l'empire ottoman, occupent la partie orientale ou du Levant de cette vaste région; l'Algérie, le milieu, qui fait face à la France et à l'Espagne; l'empire du Maroc, toute la partie occidentale, sur les rivages du Ponant. La Tripolitaine, sans le plateau de Barca, l'ancienne Cyrénaïque, à l'est, et le Fezzan, au sud, représente, en superficie, plus de la moitié, la Tunisie, plus du tiers, et l'Algérie, qu'il suffit de mentionner ici pour mémoire, plus des deux tiers du territoire de la France. La population de la première de ces deux contrées est de 1 million et demi, celle de chacune des deux autres de 3 millions d'âmes environ. Le Maroc, enfin, plus vaste que toute la France, peut renfermer 6 millions d'habitants[1]. La zone fertile des États barbaresques est celle que baigne la mer et que les montagnes de l'Atlas ou de ses diverses ramifications bordent au sud. Le Béled-oul-Djérid ou pays des dattes comprend la région méridionale qui s'étend au pied de l'Atlas entre cette chaîne et le grand désert. Les Kabyles ou Berbères, qui ont donné leur nom à tout le pays, et une partie des Arabes cultivent le sol; les Arabes nomades ou Bédouins vivent de leurs troupeaux, tandis que l'industrie et le commerce sont abandonnés aux Maures ou Arabes des villes, et les opérations de ce dernier en grande partie aussi entre les mains des Juifs. Parmi les ports du littoral ou échelles de Barbarie, nous distinguerons, en suivant la côte à partir de l'Égypte, Benghazi, dans le pays de Barca; Tripoli, dans le pachalik ou beylik de ce nom; Gabès, Sfax, Mahadia ou Médie, Monastir et Tunis avec la Goulette, dans la Tunisie; puis, au delà du littoral algérien, dans le Maroc, Tétouan sur la Méditerranée, Tanger à la sortie du détroit de Gibraltar, Larache, Rabat et Salé, Mazagan, Casablanca, Saffi et Mogador, le principal entrepôt de marchandises de tout l'empire. Arzilla, Méhédia et Aghadir n'y sont que des mouillages secondaires. Ce dernier point, le plus méridional, dans le pays de Sous, avec le meilleur port naturel de toute cette côte, est malheureusement fermé au commerce, ainsi que les deux mouillages précédents.

1. 8 $^1/_2$ millions, d'après M. Graeberg de Hemsoe, ancien consul de Suède et de Sardaigne à Tanger, dont l'ouvrage fort estimé sur le Maroc date de 1834.

La Tripolitaine a un sol généralement plus aride que celui des autres contrées barbaresques; la culture y est plus négligée et la production moins abondante. Elle peut fournir cependant toute espèce de fruits du Midi et des légumes, de l'huile d'olive, des dattes, de la garance, du séné, des bestiaux et des peaux, des éponges, des cendres, du sel et du natron. Son commerce extérieur, qui se partage entre les ports de Tripoli et de Benghazi, est le moins important de la côte et n'atteignait plus 6 millions de francs en 1861, importations et exportations réunies. Les échanges par caravanes, autrefois considérables avec l'intérieur, déclinent aussi à vue d'œil, depuis que la suppression du marché d'esclaves, dans ce gouvernement, a privé ce trafic de son aliment principal, que l'état de révolte permanent des tribus indigènes a répandu l'insécurité dans le pays et que l'administration française de l'Algérie ne néglige rien pour attirer vers celle-ci le courant commercial du Soudan.

La Tripolitaine tire d'Égypte et de Turquie, en temps de disette, les grains nécessaires pour sa subsistance. Les articles d'Europe et les denrées coloniales y viennent, en petites quantités, des entrepôts de Livourne et de Malte. Ces envois comprennent ce qu'on appelle les articles de traite, tels que verroterie de Venise, armes de basse qualité, miroirs, horlogerie de pacotille, bijouterie commune, draperie, parfumerie, petite mercerie, soit généralement les échantillons les plus infimes des fabriques de France et d'Allemagne. Il s'introduit aussi de Malte, par contrebande, beaucoup de poudre de guerre pour l'intérieur. Marseille échange, dans l'occasion, à Tripoli, de l'huile et des alizaris contre divers produits français; Tunis envoie des bouracans. La pêche des éponges communes, très-abondantes dans le golfe de la grande Syrte, est affermée, mais d'ailleurs assez librement exploitée par des bateaux grecs, à défaut de toute surveillance sur ces côtes désertes, où le prince de Monaco aspire à se faire céder par la Porte les petites îles de Bomba et de Plate ou Berdé, à proximité d'un excellent mouillage, non loin de l'Égypte, en vue de fonder dans la première un établissement naval et commercial à l'usage de tous les pavillons.

La régence de Tunis, sur le territoire de laquelle Carthage florissait dans l'antiquité, offre de vastes plaines d'une merveilleuse fécon-

dité, entretenue par d'abondants cours d'eau, et qui invite à la culture des céréales de toute espèce, du riz, de l'olivier, de la canne à sucre, du coton, de l'indigo et même de la cochenille. Mais les plus importantes ressources agricoles de cette régence, ce sont des huiles d'olive particulièrement propres à la fabrication du savon; puis des laines en partie très-recherchées. Le pays peut fournir, en outre, des bestiaux et des cuirs, des chevaux, des mulets, des sangsues, des os d'animaux, des dattes et du thon de pêche tunisienne, que l'on fait mariner pour le commerce. Les îles de Kerkéna, vis-à-vis de Sfax, produisent notamment beaucoup de dattes, inférieures cependant à celles du Djérid. Les habitants travaillent surtout la sparterie. On fait aussi la pêche des éponges sur les bancs de sable qui entourent ce groupe. Les Tunisiens ont été, de tout temps, les plus industrieux des Maures de Barbarie. La fabrication des bonnets et autres tissus de laine, tels que *burnous*, couvertures, tapis, etc., est, dans la grande variété des industries du pays, toutes empreintes du même cachet moresque, celle qui a conservé le plus d'importance. On attribue aux eaux de Tunis une vertu particulière pour la teinture de ces lainages, autrefois recherchés pour leur beauté sur tous les marchés de l'Orient, ainsi que les peaux de maroquin, non moins renommées pour l'éclat et la solidité des couleurs. Mais, depuis que la fabrication des mêmes articles s'est répandue dans d'autres pays du Levant et a même été perfectionnée sous bien des rapports en France, Tunis l'a vue de plus en plus décroître chez elle. Parmi les marchandises européennes, ce sont les étoffes de couleurs vives et brillantes, avec des dessins à rosaces et arabesques, ainsi que de riches bordures, dont le débit est le mieux assuré dans cette régence. Le marché le plus important, après Tunis même, et le centre principal des caravanes à l'intérieur est la ville de Kaïrouan. La Tunisie entretient des relations multiples avec la Tripolitaine et le Soudan, mais surtout avec l'Algérie, jusque dans la partie méridionale de celle-ci, par le Djérid et le Souf avec Tuggurt, comme dans le nord avec Bone et Constantine. Il existe même un télégraphe électrique entre Tunis et Alger. Le commerce extérieur de la Tunisie par mer, sur l'importance duquel on manque depuis longtemps de renseignements précis, s'élevait en 1847 à 13,278,000 fr., dont

8,067,000 appartenaient à l'importation et 3,211,000 à l'exportation, qui est pourtant généralement plus considérable.

Les États de Tunis et de Tripoli étant tous les deux vassaux de la Porte, le régime de douane, non moins que les rapports consulaires, devrait y être absolument le même qu'en Égypte et dans les autres dépendances de l'empire turc. Mais par le fait, les perceptions des douanes à Tripoli dépendent encore plus ou moins du caprice d'agents du pouvoir habitués aux exactions, tandis qu'à Tunis les marchandises étrangères ne payent, en principe, que le droit d'entrée officiel, et les droits de sortie sont acquittés pour tous les ports de la régence sur un *taskeret* ou permis d'exportation, délivré par le bey. Pour les articles dont la sortie est prohibée, pour les animaux vivants par exemple, il faut des permis spéciaux. Cette régence a ses monnaies, poids et mesures distincts. La valeur de la piastre tunisienne d'argent, longtemps accompagnée dans la circulation de beaucoup de pièces fausses[1], varie de 65 à 75 centimes. L'unité de poids est le *rotol* (livre de 508 grammes), dont 100 font un *cantar*. Le mitkal, employé au pesage de l'or, est de 4grammes,148 à Tunis, et de 4grammes,27 à Tripoli, où les poids et mesures sont, pour le reste, généralement les mêmes que dans l'autre régence, mais où prédominent les monnaies turques, adoptées à leur valeur officielle.

Le traité de paix conclu le 8 août 1830, sans limitation de durée, entre la France et le bey de Tunis, qui ne reconnaissait pas, à cette époque, la suzeraineté de la Porte, assure à notre commerce, dans les États de ce prince, le traitement de la nation la plus favorisée. Les droits de propriété et autres conditions de l'établissement des sujets anglais, dans cette régence, ont été réglés de même par un traité, du 10 octobre 1863[2].

Le Maroc doit à l'étendue de son territoire et aux ressources proportionnelles de sa production une plus grande importance commerciale. L'ensemble de son commerce extérieur représentait, en 1861, une valeur d'environ 50 millions de francs, dans lesquels l'importation

---

1. Voir, pour les mesures prises à ce sujet en 1843, aux *Annales*, ÉTATS BARBARESQUES, L. C., n° 2.

2. Le texte en a été reproduit dans les *Archives du commerce de Prusse*, année 1864, t. I, p. 188.

figure pour 28 millions et l'exportation pour 22. Le numéraire s'y trouve compris pour 7,064,000 fr. à l'entrée et pour 697,000 fr. à la sortie du port de Tanger, dont il porte le mouvement commercial à plus de 14 ½ millions de francs. A Mogador, les échanges de marchandises ont dépassé 10 ½ millions la même année. Les autres opérations se partagent entre les ports de Mazagan, de Casablanca, de Rabat, de Salé et de Larache. Tous ces chiffres indiquent un accroissement considérable dans le trafic de cette contrée, lorsqu'on se reporte aux années 1849 et 1850, où il n'atteignait pas 20 millions de francs. Il est vrai qu'antérieurement, dans les années 1839 et 1840 en particulier, il avait été plus considérable.

Le Maroc peut fournir à l'exportation des laines en suint ou lavées, des céréales, mais surtout du blé, du maïs, des fèves et des pois chiches, de l'huile d'olive, des amandes douces et amères, des bœufs, des cuirs secs et salés, des peaux de chèvre et de mouton, de l'écorce de chêne, de la cire, des gommes (arabique ou de Barbarie, du Sénégal, et sandaraque), des dattes, dont les meilleures viennent de Tafilet, de l'écorce d'oranges et de la graine d'anis, du cuivre de la province de Sous, de l'orseille, du morfil, autrement dit des dents d'éléphant, des plumes d'autruche et des sangsues; accessoirement aussi des volailles, des cornes de bœuf, du chanvre, de l'indigo, du miel, de la réglisse, de la coriandre, du sésame, de l'antimoine. La culture du coton aussi commence à prendre, dans le voisinage de Saffi et de Mazagan, un certain développement. Les échantillons du produit envoyés en Angleterre y ont été très-appréciés. Cette branche, qui est encore tout entière entre les mains des Anglais, semble même devoir donner un jour plus de bénéfices que celle du commerce des laines. Il y a lieu de croire que l'indigo pourrait être cultivé avec non moins de succès, dans le pays de Sous. Il est certain, d'ailleurs, que le Maroc renferme aussi de riches mines d'or et d'argent, d'étain, de plomb, de fer et d'autres métaux; mais elles sont encore presque généralement inexplorées, et l'exploitation en est aussi restreinte qu'imparfaite, la défiance du gouvernement en ayant toujours écarté la spéculation européenne. On recueille aussi beaucoup de sel et du salpêtre. Les versants méridionaux de l'Atlas paraissent même offrir également de la houille en abondance. Cet empire, si la

culture y était moins négligée, pourrait approvisionner l'Europe entière de céréales. Dans la grande variété de ses productions, il nous reste à citer encore le riz, le dourah, espèce de millet dont les indigènes font leur pain, les lentilles, le raisin et les figues, la canne à sucre, le tabac, le safran et même du lin, mais de qualité très-médiocre.

Fez, Méquinez et Maroc sont les principales villes de l'intérieur de cet empire, dont les habitants ne manquent pas d'industrie et excellent même dans plusieurs fabrications. La maroquinerie et les bonnets de laines appelés *fès* sont originaires de cette contrée, ainsi que l'indiquent ces dénominations mêmes. On fabrique à Fez, outre ces bonnets, qui doivent leur belle couleur pourpre à la graine d'écarlate récoltée aux environs de cette ville, et les plus beaux maroquins rouges, des étoffes de laine et de soie pures ou mélangées, des ceintures, des châles et des tapis recherchés en Europe, des burnous d'une éblouissante blancheur, du fil d'or et de la joaillerie. Divers ouvrages en cuir et en métaux, des peaux apprêtées de lion et de panthère, les babouches et autres chaussures, de belles armes, la sparterie et le savon liquide comptent également parmi les produits manufacturés de cette contrée, dont plusieurs alimentent aussi l'exportation. En général, toutes les femmes au Maroc savent filer la laine, et les hommes y tissent eux-mêmes, sous la tente, leurs *haiks* et leurs couvertures[1].

Un gouvernement aussi inintelligent qu'oppressif, une multitude de prohibitions d'entrée et de sortie et l'abus des monopoles, ne favorisant que la contrebande, ont longtemps paralysé le commerce intérieur et extérieur de cet empire, dans lequel les foires et marchés sont néanmoins très-multipliés. Mais les étrangers, au Maroc, sont encore aujourd'hui confinés dans les ports ouverts à leur commerce, et on leur défend d'étendre leurs relations dans l'intérieur du pays. Ainsi la sortie du blé et de l'orge est prohibée, depuis 1842, et celle des autres céréales est grevée de droits exorbitants; l'exportation des laines n'a été rendue libre qu'en 1861; en novembre 1862,

1. Voir, pour de plus amples renseignements spéciaux, *Annales*, ÉTATS BARBARESQUES, F. C., n°s 1 à 12.

l'établissement de la régie du tabac et du haschisch a été notifié par le sultan du Maroc au corps consulaire, en même temps que la levée temporaire de la prohibition d'entrée dont le soufre et le salpêtre étaient frappés, jusque-là, dans ses États; en 1863 enfin, l'exportation du coton n'a aussi d'abord été autorisée que pour un an, moyennant un droit de 22 fr. 82 c. par 100 kilogrammes[1]. Les cuirs et peaux surtout, ainsi que les écorces et les sangsues, ont formé très-longtemps l'objet de monopoles affermés.

Nos premières conventions avec le Maroc remontent à un traité de 1767. Après la bataille d'Isly, le traité de paix du 10 septembre 1844 assura derechef à la France le traitement de la nation la plus favorisée, en toute chose et en toute occasion, dans ses rapports avec cette contrée. Depuis lors, un traité de commerce et de navigation de l'Angleterre avec le Maroc, signé le 9 décembre 1856 à Tanger[2], a fait tomber une partie des entraves et des restrictions existantes, en abolissant les monopoles et les prohibitions pour toutes les marchandises importées autres que les armes et munitions de guerre, les tabacs et l'opium; mais le sultan s'est réservé le droit de prohiber à son gré la sortie des marchandises, réserve préjudiciable au commerce français surtout, qui exporte de ce pays plus qu'il n'y importe.

Le 20 novembre 1861 enfin, le gouvernement marocain, à la suite de sa guerre malheureuse avec l'Espagne, a conclu avec cette puissance aussi un traité de commerce[3], par lequel il s'est obligé de plus à une réduction des taxes de navigation et à l'abolition de quelques autres entraves. Les stipulations de ces deux actes étant applicables à la France, en vertu de la clause majeure reproduite dans tous nos traités avec le Maroc, à savoir en dernier lieu dans celui de 1844, notre commerce participe naturellement à tous les avantages obtenus pour celui des autres nations. L'Espagne a en outre recouvré, pour ses sujets, le droit de pêche sur les côtes du Maroc, indépendamment de l'autorisation d'établir un consulat à Fez même.

---

1. Voir, pour les mesures antérieures, *Annales*, ÉTATS BARBARESQUES, L. C., n°s 1 à 7.

2. Voir la traduction, *ibid.*, n° 6.

3. Voir un extrait de cette convention, *ibid.*, n° 7, contenant le nouveau tarif, ainsi que, pour ce dernier en particulier et les droits de port, *ibid.*, F. C., n° 12, p. 7.

Les droits de douane se perçoivent aujourd'hui, dans les ports marocains, selon le tarif établi par l'article 50 du dernier traité avec l'Espagne, en vigueur depuis le 1er avril 1862. Les articles d'importation payent 10 p. 100 de leur valeur au port de débarquement, tandis que les droits de sortie s'acquittent au poids. Un décret du sultan ayant ordonné, vers la même époque, à l'administration de ses douanes de recevoir la pièce de 5 francs au change de 32 $^1/_2$ onces, au lieu de 19, il en est résulté, pour les marchandises liquidées à l'once, d'après le tarif de sortie, un dégrèvement des deux cinquièmes environ. En 1864 enfin, un avis, inséré dans le *Moniteur* du 6 juillet, a fait connaître que le gouvernement marocain venait d'autoriser les négociants européens des ports de l'empire à faire acheter par leurs agents, dans l'intérieur du pays, la laine et le maïs dont ils étaient obligés jusque-là d'attendre l'arrivée sur le marché de la ville de leur résidence.

Comme tous les gouvernements musulmans, celui du Maroc a beaucoup spéculé sur la fausse monnaie, par des altérations fréquentes des pièces de billon dites *feluz*, ainsi que du titre de l'*once*, la seule monnaie d'argent qu'il frappe.

D'après l'évaluation officielle des monnaies, poids et mesures, dans cette contrée, la piastre forte (*douro*), avec ses subdivisions, y est aujourd'hui comptée pour 5 fr. 25 c., et l'once pour 15c,38, au taux ci-dessus établi; le *cantar* ou quintal de 100 livres égale 54 kilogrammes et la fanègue représente 56litres,39 rase, et 72litres,68 comble.

Les achats, dans les ports, ne se font généralement qu'au comptant et en espèces d'argent. Les pièces d'or ne sont acceptées que par la douane.

Les opérations du commerce britannique avec les États barbaresques s'effectuent en majeure partie par l'entremise de Gibraltar, pour le Maroc, et par celle de Malte, pour les deux régences. Le commerce direct de l'Angleterre avec les pays de cette côte, auquel se borne ici notre aperçu, se répartissait ainsi en 1863 :

	Importations.	Exportations.	Dont en produits britann.
	Liv. st.	Liv. st.	Liv. st.
Maroc	427,834	235,236	174,551
Tunis	10,314	4,924	4,924
Totaux des marchandises échangées	438,148	240,160	179,475

A ces chiffres il faut ajouter pour 26,493 liv. st. de marchandises transbordées à destination du Maroc non-seulement, il est vrai, mais aussi de quelques autres parties de la côte occidentale d'Afrique; ce qui fait un mouvement total de plus de 700,000 liv. st. ou 17 $^1/_2$ millions de francs, ne comprenant pas, toutefois, la part beaucoup plus considérable que prennent au trafic avec ce littoral les entrepôts déjà nommés et sur laquelle nous reviendrons, en nous occupant particulièrement de ceux-ci, à la fin de l'ouvrage.

Les échanges directs de la Grande-Bretagne avec le Maroc ont un peu diminué à l'importation et augmenté à l'exportation de la première de ces deux contrées, depuis 1861. Dans les importations figuraient, en 1863, pour 146,032 liv. st. d'huile d'olive, 63,143 (121,510 en 1861) de fèves, 60,718 d'amandes et 45,067 (64,752 en 1862) de laines, avec des gommes, du maïs, des plumes d'autruche, des pois et de la cire. Les exportations comprenaient pour 122,210 liv. st. de cotonnades anglaises et 38,415 de cotonnades étrangères, divers autres tissus et objets manufacturés, des métaux, du sucre raffiné, du thé, etc. Mais, comme on vient de le dire, c'est à Gibraltar qu'est le dépôt principal des marchandises qui alimentent ce trafic de part et d'autre.

De Tunis, l'Angleterre n'a reçu directement, la même année, que des laines, en échange de fers et de charbon de terre. Aux laines viennent parfois aussi se joindre de l'huile d'olive, du maïs, des fèves et des os. Les apports directs de cette régence y ont atteint leur maximum de 14,593 liv. st. en 1861, tandis que celui des produits envoyés à Tunis n'a même pas dépassé 5,597 liv. st., chiffre de 1859.

Quant au commerce des Anglais avec la Tripolitaine, il s'est fait en 1863 exclusivement par Malte. Ils n'y ont chargé qu'exceptionnellement, l'année précédente, pour 6,078 liv. st. de blé et de maïs à destination du Royaume-Uni même, dont les ports n'ont pas fait la moindre expédition de marchandises à cette partie du littoral barbaresque, depuis 1858.

Le commerce de la France avec les échelles barbaresques, indépendamment des échanges de l'Algérie avec le même littoral, après avoir subi de 1827 à 1859 de grandes variations, a presque doublé depuis lors. Il se résumait en 1863 dans les chiffres suivants, beau-

coup plus considérables que ceux des opérations directes des ports d'outre-Manche avec cette partie de l'Afrique :

	Commerce général.	Commerce spécial.
	Francs.	Francs.
Importation	26,302,000	22,796,000
Exportation	13,638,000	9,183,000
Totaux	39,940,000	31,979,000

La différence entre les exportations et les importations a été en partie couverte par un envoi direct de 7,244,000 fr. d'espèces et lingots, dont 4,638,000 en or et 2,606,000 en argent; mais, nous avons aussi reçu 1,334,000 fr. en argent des États barbaresques.

Nos importations de ce littoral, ainsi que nos exportations pour les trois États entre lesquels il se partage, en produits français comme en marchandises tirées de nos entrepôts, ont atteint leur maximum en 1863. Dans les arrivages, les matières premières, qui y dominent, ne sont pas entrées pour moins de 24,627,000 fr.; dans nos envois, au contraire, les articles de manufacture comptent pour plus de la moitié, soit pour 7,294,000 fr.

Nos tableaux de douane ne permettent pas, il est vrai, de distinguer exactement, dans ces résultats généraux, la part de chaque État en particulier. Cependant il est naturel et certain que, en raison du voisinage déjà, notre commerce prime largement celui des Anglais dans la régence de Tunis, qui est pour nous le marché le plus important de ce littoral, après celui de l'Algérie, et dont les échelles y procurent un fret considérable à notre pavillon. Il y a pourtant aussi là, comme à Tripoli, la concurrence italienne. Dans le Maroc, au contraire, le commerce britannique a, depuis longtemps, une prépondérance que l'Espagne elle-même, malgré la possession de Ceuta et des autres présides qu'elle occupe, sur la partie de la côte africaine qui fait face à l'Andalousie, ne saurait plus lui disputer. Le Portugal, la Belgique et les Pays-Bas, Gênes et Trieste, ne participent aux opérations avec les ports marocains que dans une mesure plus faible encore; mais notre propre commerce, autrefois à peu près nul et maintenant assez considérable dans ces parages, est en voie d'accroissement de Tanger à Mogador, quoique les affaires de cette dernière place, comme celles de Mazagan, soient encore principalement entre

les mains des Anglais. A Casablanca cependant, on comptait dès 1856 cinq maisons de commerce françaises.

Nous avons tiré en 1863 des trois États barbaresques, pris collectivement, pour 11,993,000 fr. de laines, 5,975,000 (en 1860 même 9,101,000) d'huile d'olive et 5,623,000 de peaux brutes, le tout pour l'usage de nos manufactures, les laines provenant surtout et l'huile en partie aussi du Maroc; plus des tissus et de la passementerie de laine pour nos entrepôts, des fruits et des légumes secs, des plumes de parure, des soies et des os et cornes de bétail; souvent aussi des éponges et de la cire. Nous y avons envoyé, en produits français, pour 2,499,000 fr. de soies, 776,000 de sucre raffiné, 774,000 de lainages et 530,000 de soieries, ainsi que des cotonnades, des peaux préparées et ouvrées, des effets d'habillement, armes et munitions, du papier et des livres, de la mercerie, de l'or battu et filé, de l'indigo, etc., avec accompagnement de sucres bruts, ainsi que de beaucoup de tissus et autres articles étrangers, notamment de soieries suisses, d'ouvrages en métaux, quelquefois aussi de bois de construction.

Trafic avec le Soudan. — Si le commerce maritime des États barbaresques a passé tout entier aux mains des nations européennes, le trafic de ces contrées avec l'intérieur de l'Afrique, à travers le Sahara, notamment avec le Soudan, la vaste région fertile et bien arrosée qui s'étend au sud du désert, dans lequel il n'y a pas d'autre véhicule que le chameau, continue à se faire exclusivement par les caravanes des indigènes. Les R'damsi ou marchands de l'oasis de R'damès ou Ghadamès, sur les confins méridionaux des États de Tripoli et de Tunis avec le Souf algérien, en sont les facteurs principaux, tandis qu'au sud du désert, la ville de Tombouctou ou Timbouctou, sur le Niger, vers laquelle elles convergent pour la plupart, est, comme on sait, l'entrepôt par excellence de ce trafic, dans la partie occidentale du Soudan. Les caravanes, entre celui-ci et la Tripolitaine, marchent de R'damès vers la grande oasis de Touat, au centre du Sahara, pour se rendre à Tombouctou, et par l'oasis de Ghat ou R'at, au sud-sud-ouest, et celle d'Ahir ou Asben, à travers le pays des Touaregs, pour gagner le bassin du Niger, où elles atteignent Katséna et Kano, dans le Haoussa; ou par Mourzouk, chef-lieu du pays de Fezzan, et par l'oasis de Bilma, au sud, pour aboutir soit à Kouka,

dans le Bornou à l'ouest, soit au pays d'Ouadaï à l'est du grand lac Tschad. Elles communiquent avec le littoral à Tripoli et à Benghazi, d'où elles emportent surtout de la verroterie, des cotonnades anglaises, particulièrement avec dessins à carreaux ou rayés, des draps de France, de couleur rouge ou amarante, jaune, noire ou bleue, de la bourre de soie teinte en rouge et cardée, avec d'autres soies brutes sans teinture, du cuivre vieux, des miroirs, des aiguilles et autres merceries de toute sorte, des lames de sabre, du zinc, du sel (que pourrait aussi fournir l'Algérie, où il en existe plusieurs mines), des foulards et fichus de soie avec dessins rouges ou bleus, des calottes de drap rouge avec flot de soie bleue, quelques tapis de Smyrne, des outils en fer et de la coutellerie, des produits pharmaceutiques, des épices, du sucre, du café et du thé, qui tend à remplacer partout le café, presque seul en usage, dans le désert et le Soudan, il y a une vingtaine d'années. Les produits rapportés de cette contrée consistent, indépendamment des esclaves, surtout en ivoire, plumes d'autruche, or en poudre, séné, gomme, casse et sang-dragon, encens, cire jaune, peaux tannées et teintes, cuirs ouvrés et peaux de bêtes pour tapis. C'est en payant aux Touaregs une espèce de tribut volontaire que les marchands de R'damès parcourent, sous la protection de ces tribus, cette mer de sable, où la concurrence jalouse des gens de l'oasis de Touat les empêche seule de s'avancer aussi librement vers le sud-ouest. Les caravanes de Tombouctou mettent deux mois et quelquefois dix semaines à faire le trajet. La route du Bornou et de l'Ouadaï à Tripoli est plus courte.

Il y a une douane turque à R'damès. Les monnaies officielles y sont celles de l'empire ottoman; les poids et mesures, à peu près les mêmes que ceux de Tripoli et de Tunis, quoiqu'en général les poids soient très-arbitraires dans le Sahara. Cependant le *milkal egdezi*, ainsi nommé d'après la célèbre ville, aujourd'hui déchue, d'Aghadez[1], et qui représente un poids de 4gr,27, est seul en usage à R'damès. Le *mahboub*, la monnaie principale, comprenant 20 piastres ou *guerch* de 40 paras chacune, équivaut à 4 fr. 35 c. On se sert en outre du *rial sebili* de Tunis, de 3 piastres turques, plus

1. Au sud d'Asben et du pays des Touaregs.

usité dans les comptes que la piastre. Le *mitkal draham*, monnaie de compte, représente 9 *rials* de Tunis[1].

Le Soudan ou pays des nègres, appelé aussi Nigritie, est une contrée aussi populeuse que vaste. Les villages s'y succèdent comme en France et en Italie, et les villes y sont nombreuses. D'immenses forêts y présentent toute sorte de variétés d'arbres et d'arbustes, depuis le gigantesque baobab jusqu'au cotonnier. Partout le blé, le riz, le séné, l'indigo, y poussent à l'état sauvage ou forment l'objet de cultures. Une des plus importantes, dans le nord, est celle du coton. Les tissus qu'on en fabrique servent de vêtements aux nègres de cette région comme aux Touaregs, et jusque sur le marché de Tombouctou ils font l'office de monnaie. L'argent, qui n'a jamais été pour les nègres un objet de commerce avec les Européens, est encore plus répandu chez eux que l'or. Le minerai qui le produit, dans l'Afrique occidentale, contient du cuivre, et c'est à l'état d'alliage que ces deux métaux servent aux usages du pays. L'affinage de l'argent s'y fait à l'aide du charbon d'un bois très-dur (peut-être du bois de fer). Ajoutons que le ver à soie du tamarinier vit à l'état sauvage dans les différentes provinces du Haoussa. Le prix du kilogramme de la bourre de soie, remplie de chrysalides, qu'il fournit revient, sur les marchés de Kano et de Katséna, à 1 fr. 15 c. dans les bonnes et à 3 fr. 25 c. dans les mauvaises années. Cet article a fixé l'attention particulière des personnes qui s'occupent de la question des relations à établir entre l'Algérie et le Soudan.

L'importance d'un trafic qui se fait tout entier à dos de chameau est, nécessairement, très-limitée. Cependant, les arrivages annuels de l'Afrique intérieure atteignaient encore, en 1846, 2 millions de francs dans les ports de la Tripolitaine; mais l'insoumission des tribus arabes, l'insécurité du pays et les exactions des fonctionnaires turcs ont, depuis, fait grand tort à ce commerce, que l'abolition de la traite des esclaves avait déjà privé de son aliment principal. En 1852, l'importation de la conterie pour l'intérieur s'était, par suite de l'établissement, à Tripoli, d'une succursale des fabriques de Venise, élevée à

1. Voir le rapport officiel sur la mission de MM. Mircher et de Polignac à Ghadamès, de septembre à décembre 1862; Alger 1863.

près d'un million de francs; or, elle est tombée depuis au quart de cette somme. D'autre part, le commerce de l'or est presque exclusivement entre les mains des Juifs indigènes et de leurs coreligionnaires de Livourne et de Marseille. La poudre d'or vient en *sourrahs* ou sachets de 100 mitkals, d'une valeur d'environ 1,305 fr. le *sourrah*. Actuellement, tout le commerce de la Tripolitaine avec le Soudan, importations et exportations réunies, ne dépasse plus un million et demi de francs par an. Quant au trafic de la régence de Tunis avec cette dernière contrée, il est encore moins important et ne peut, d'ailleurs, aussi s'opérer que par la voie de R'damès, dont les marchands ont des parents et amis établis dans les villes de commerce de la contrée du Niger même. Il y a trente ans, toutefois, à l'époque où les communications directes de ce marché avec Tripoli se trouvaient interceptées par des tribus en révolte, la totalité des apports du Soudan à R'damès étaient dirigés de là à Tunis; mais, plus tard, les rôles changèrent de nouveau et, après 1845, la marche des caravanes subit même une interruption complète entre ces deux places, les marchands de la première préférant se rendre de Tripoli par mer dans la seconde, tant pour s'approvisionner en partie dans ses riches bazars que pour y placer leur or ou des marchandises. Le trafic de caravane des Fezzaniens de la Tripolitaine au Soudan oriental, par Mourzouk, n'est pas moins menacé que celui de R'damès, par les efforts de l'administration française, tendant à détourner le courant commercial du Soudan vers l'Algérie, où semble devoir l'attirer la position avantageuse de l'oasis du Souf, à l'égard des deux routes de R'at et de Touat. L'ancienne voie ne se maintient que par l'échange des produits les plus riches contre certains articles manufacturés, que peut-être l'Algérie ne fournit ni à aussi bon marché, ni dans les qualités d'usage. Mais, il y a lieu de croire que la formation d'un entrepôt de ces articles à Biskra, en marchandise conforme aux échantillons traditionnels, porterait le dernier coup aux relations de la Tripolitaine.

Au dire des Touaregs, toutes marchandises trouveraient un écoulement sur les marchés populeux du Soudan. Il est certain que des échanges plus considérables se seraient déjà établis avec cette contrée, par Tripoli et le Maroc, si les populations arabes de ces États

pouvaient être maintenues dans l'ordre. Il s'agit maintenant de ne rien négliger, pour développer les relations avec elle, par le Sahara algérien, en organisant un service de transports avec les Touaregs, qui se chargent de livrer les marchandises d'Alger au Soudan et *vice versa*, moyennant une rétribution de 60 centimes par kilogramme. Une convention a été conclue, le 26 novembre 1862, par le gouvernement français, avec les chefs de ce peuple, dont on a cherché à s'assurer ainsi les bons offices. On a commencé à tenter, la même année, des reconnaissances dans le désert, en vue de l'établissement de communications régulières entre l'Algérie et le Sénégal, soit directement, soit par Tombouctou. Mais, c'est probablement par la route directe d'El-Ouad, principal marché des Toroud ou Arabes du Souf, que le commerce de nos possessions avec le Soudan recevra sa première impulsion, après l'abolition décrétée des droits sur les produits de cette région, à leur entrée en Algérie.

Jusqu'à présent, les plus importantes, sans contredit, de ces relations sont celles du Maroc avec le Soudan occidental; mais elles ne présentent qu'un faible intérêt pour le commerce européen. Les caravanes des provinces méridionales de l'empire communiquent avec l'intérieur de l'Afrique par l'oasis de Touat et R'damès, ou se rendent directement à Tombouctou; d'autres s'avancent sur le littoral du grand désert jusqu'au pays d'Arguin, au sud du cap Blanc, d'où l'on espère les attirer jusqu'au Sénégal. Elles emportent du blé, de l'orge, des épices et quelques marchandises d'Europe, telles que tissus anglais, armes et poudre, quincaillerie et coutellerie, verroterie, etc. On croit qu'il s'introduit annuellement dans le Maroc, par ces diverses voies, de 4 à 6,000 esclaves et une énorme quantité de poudre d'or, que les habitants enfouissent, pour la mettre à l'abri de la cupidité d'un gouvernement despotique, monopoleur et rapace. Il paraît certain que le Maroc possède ainsi, en trésors cachés, beaucoup de richesses complétement improductives. A l'or viennent se joindre des plumes d'autruche, de l'ivoire, des gommes, de la cire et d'autres produits déjà mentionnés de la zone tropicale, dans laquelle s'exerce ce trafic.

Les relations que le Maroc entretenait, autrefois, avec les régences de Tunis et de Tripoli, l'Égypte et l'Arabie, par les caravanes an-

nuelles des pèlerins de la Mecque, ont été détournées de leur ancienne voie par l'établissement de la domination française en Algérie. Aujourd'hui, c'est principalement par mer et par Alexandrie que ces pèlerins se dirigent vers les Villes saintes. Les articles qu'ils portent avec eux consistent surtout en tissus de laine du Maroc, appelés *haïks*, et en babouches. Les pacotilles avec lesquelles ils reviennent sont généralement aussi d'une faible importance[1].

Côtes et îles de l'Afrique occidentale.

Nous avons déjà parlé au chapitre Ier des établissements français et anglais du Sénégal, de la Gambie, de Sierra-Leone et de la côte d'Or. Il ne nous reste donc plus à nous occuper que du trafic avec les États nègres, les comptoirs hollandais et les possessions portugaises de la côte occidentale d'Afrique et les petites îles qui en relèvent; entre autres celles du golfe de Guinée, dont deux, Saint-Thomé et l'île du Prince, appartiennent au Portugal, de même que celles du Cap-Vert[2]; les deux autres, Fernando-Po et Annobon, à l'Espagne. Du gouvernement des îles du Cap-Vert dépendent aussi, dans la Sénégambie, les deux établissements portugais de Cacheu et de Bissao, qui n'ont conservé, toutefois, qu'une importance commerciale très-secondaire. C'est à des trafiquants anglais, français et américains que reviennent, aujourd'hui presque exclusivement, les profits des échanges qui s'y font.

On désigne encore, quoique improprement, sous le nom de Guinée, les deux lignes de côtes qui s'étendent, l'une d'ouest en est, depuis la côte de Sierra-Leone jusqu'à la baie de Biafra; l'autre du nord au sud, depuis cette baie jusqu'au cap Negro, la pointe la plus méridionale du Benguéla. La première forme ce qu'on appelle com-

1. Le recueil des *Annales* (Faits commerciaux) contient beaucoup de renseignements curieux sur le trafic avec le Soudan, sous les rubriques : AFRIQUE INTÉRIEURE, nos 1 à 4, et ÉTATS BARBARESQUES, nos 2 à 4, 7 et 9 à 11.

Nous renvoyons le lecteur à ces documents, pour les détails qui ne pouvaient trouver place ici, et de plus au journal du grand voyage fait par le Dr Barth, de 1849 à 1855, dans le Soudan (*Travels and Discoveries in North and Central-Africa*, en 5 vol. publiés à Londres).

2. Voir plus haut aux pages 204 et 207.

munément la Haute-Guinée, la seconde, la Basse-Guinée ou le Congo. La Haute-Guinée comprend la côte du Vent, partagée en côte des Graines, de la Malaguette ou du Poivre et en côte des Dents ou de l'Ivoire; puis la côte d'Or, la côte des Esclaves, la côte de Bénin et finalement, à l'est de l'embouchure du Niger ou Quorra, la côte de Calabar. Dans la Basse-Guinée on distingue le pays de Biafra, au nord, des États nègres plus ou moins indépendants, qui se partagent le territoire compris entre le cap Lopez et le grand fleuve qui a donné son nom à toute cette région, le Congo ou Zaïre. Le royaume de Loango, le Congo proprement dit et le Cacongo, situé au nord de l'embouchure du Zaïre, forment les principales subdivisions de ce territoire. Tout le reste de la contrée se trouve placé sous la domination portugaise et constitue le gouvernement général d'Angola, qui se compose de l'Angola proprement dit et du Benguéla, provinces situées l'une au nord du Coança, l'autre au sud de ce fleuve. Cependant le Portugal a réservé sa souveraineté, jusqu'à 5° 12' de latitude sud, sur une partie du littoral qui s'étend au nord du Zaïre.

La côte de Malaguette comprend cette portion du littoral de la Haute-Guinée où les Dieppois avaient précédé, d'un siècle, la venue des Portugais et fondé leurs établissements du Petit-Dieppe et du Petit-Paris, dont il ne reste plus aujourd'hui de vestiges. La Société de colonisation des États-Unis y a créé en 1821, entre la rivière des Galbinas et le cap des Palmes, sur le modèle de la colonie anglaise de Sierra-Leone (voir p. 36), qui doit son origine à des négrophiles et a pour chef-lieu Freetown, un petit État de nègres libres, connu sous le nom de république de Libéria, dont le chef-lieu Monrovia est situé sur le lieu même où se trouvait, jadis, le principal marché à esclaves de cette côte, qui fournit surtout de l'huile de palme et du bois de cam. Ce petit État prospère et, à une foire qui s'y est tenue pour la première fois en 1857, l'industrie locale a présenté des produits remarquables. Le tarif de douane du 28 août 1856 y établit un droit d'un dollar par gallon (139 fr. par hectolitre) sur les vins, les spiritueux et la bière et un droit général de 8 p. 100 de la valeur sur les autres importations. L'exportation des produits de toute sorte y est franche. Les poids et mesures y sont ceux des États-Unis, et la valeur des monnaies américaines, espagnoles, an-

glaises et françaises, que l'on y reçoit, a été officiellement établie à la même époque. La législature de la république a déterminé aussi, dans sa session de 1857-1858, les conditions de l'engagement et du transport des émigrants africains enrôlés sur son territoire[1]. La France avait conclu dès 1852, sous les dates des 17 et 30 avril, avec l'État de Libéria, un traité de commerce et de navigation, sur la base du traitement réciproque de la nation la plus favorisée[2]. Il y a eu, en 1864, conclusion de traités semblables entre la jeune république africaine et la Hollande, ainsi que la Suède et la Norvége.

La côte des Dents ne présente pas d'établissement européen ; mais, sur la côte d'Or la France possède, à l'ouest du cap des Trois-Pointes, les comptoirs du Grand-Bassam, d'Assinie et de Dabou, la Hollande celui d'Elmina, à l'est du même cap, et l'Angleterre le cap Corse ou *cape Coast,* le fort Saint-James et le ci-devant fort danois de Christiansborg, avec leurs dépendances. L'intérieur est occupé par les Achantis, le peuple nègre le plus puissant de tout ce littoral.

La côte des Esclaves correspond au royaume de Dahomey, qui fut longtemps un des foyers principaux de la traite humaine, avec lequel les Européens trafiquent de leurs factoreries de Whydah, à l'abri de quelques vieux forts construits par la France, l'Angleterre et le Portugal. Sur la côte de Bénin, qui se termine au delta du Niger, les Anglais ont aussi fait l'acquisition d'un territoire considérable, en se faisant céder l'île de Lagos. A l'est de l'embouchure du Niger ou Quorra, l'île espagnole de Fernando-Po est la plus importante du golfe de Guinée par sa position, qui domine la navigation dans ces parages. Plus au sud, à l'est de l'île de Saint-Thomé, mais au nord du cap Lopez, s'élève, sur la rive droite de l'estuaire formé par la vaste embouchure du Gabon, l'établissement français du même nom, où plusieurs maisons du Havre et de Marseille ont des factoreries.

Le Gabon, qui est le plus méridional de nos comptoirs de Guinée, Assinie et le Grand-Bassam, ont été fondés de 1841 à 1844. On trouve

1. Voir, pour ces diverses mesures, dans le recueil des *Annales,* sous la rubrique Côte occidentale d'Afrique, L. C., les documents nos 1 et 2.

2. Voir, pour le texte et le résumé de ce traité et des articles additionnels qui le complètent, *ibid.*, France, L. C., nos 155 et 161.

dans le premier du caoutchouc, du bois rouge et d'autres bois de teinture, de l'ivoire, de la gomme copal, de la cire, etc.; dans les deux autres, de plus, de l'huile de palme, devenue l'article principal de cette partie de la côte d'Or, de l'or, des bois de construction et d'ébénisterie, de la canne à sucre, de l'indigo et du coton, dont il serait facile d'établir des plantations considérables au Grand-Bassam. La main-d'œuvre seule manque pour l'exploitation des produits de ce littoral.

Sous le régime de franchise de ces comptoirs, le commerce du Gabon a passé en majeure partie aux mains des Américains et des Anglais.

Le commerce d'Elmina, le poste le mieux fortifié de l'Afrique occidentale et centre de toutes les factoreries hollandaises de Guinée, consiste principalement en or, ivoire et arachides. Les navires marchands qui y mouillent ne payent qu'un simple droit d'ancrage.

Les ressources propres de l'île espagnole de Fernando-Po, qui doit à son admirable situation d'être devenue la tête de ligne du service des paquebots à vapeur anglais sur la côte occidentale d'Afrique, sont encore presque nulles. Le mouvement annuel de son commerce n'atteint pas 1,200,000 fr. Elle exporte de 6 à 700 tonneaux d'huile de palme, récoltée par les indigènes, et des ignames d'excellente qualité ; mais, avec un déboisement et une culture bien dirigée, il est hors de doute qu'on y obtiendrait un produit considérable en denrées tropicales de toute espèce. Le gouvernement espagnol s'y est appliqué au percement de routes. Des convois d'esclaves libérés de Cuba y ont été introduits à cet effet; car les bras manquent et le régime d'alimentation, plus encore que le climat, est très-malsain pour les Européens. L'établissement principal de Sainte-Isabelle, où l'on ne comptait encore, en 1862, que deux maisons de commerce espagnoles et trois maisons anglaises, et que les Anglais ont appelé Clarence-Cove, vient d'être mis en communication, par le tracé d'une route nouvelle, avec la baie de San-Carlos, qui offre un excellent mouillage. Il y vient, outre les paquebots affectés au service mensuel, beaucoup d'autres navires anglais, ainsi que des bâtiments américains, hambourgeois, français et espagnols. En Espagne, un ordre royal du 3 mai 1862 a déclaré de cabotage

le commerce qui se fait entre la péninsule et les îles de Fernando-Po et d'Annobon, mesure qui exempte de droits, dans celles-ci, les marchandises provenant des ports de la métropole.

Toutes les marchandises de l'étranger payent 5 p. 100 de leur valeur à l'importation; les produits exportés, $2\frac{1}{2}$ p. 100. Les marchandises admises à l'entrepôt, libres à l'entrée comme à la sortie, ne sont sujettes qu'à un droit de magasinage de 1 p. 100.

Les droits de port, quoique peu élevés, deviennent onéreux pour les navires qui paraissent souvent à Sainte-Isabelle, par suite de l'obligation de les payer de nouveau pour chaque relâche[1]. Les navires de moins de 20 tonneaux sont exempts de droits d'ancrage.

Fernando-Po a été le point de départ des expéditions formées, par les Anglais et les Américains, dans le but d'explorer le cours du Niger et d'ouvrir, au moyen de ce fleuve, une voie nouvelle au trafic avec le Soudan; mais, à cause de l'insalubrité du climat et de l'effrayante mortalité qui en est résultée chaque fois, ces tentatives n'ont eu, jusqu'à présent, que d'imperceptibles résultats commerciaux. Cependant, il est arrivé déjà que les caravanes ont apporté à Tripoli des échantillons de cotonnades anglaises de pays qui les avaient évidemment reçues par cette voie.

Dans la production des îles portugaises du Prince et de Saint-Thomé, le café et le cacao ont pris la place du sucre; on y récolte, en outre, du gingembre, du poivre et de la cannelle, ainsi que de l'huile de palme. Il y a aussi des terres d'ocre. Le commerce de ces deux colonies, plus florissant autrefois, déclina de plus en plus après que le Brésil, en 1810, eut ouvert ses ports aux navires étrangers. Comme il s'était réduit en majeure partie à un trafic de contrebande, le gouvernement portugais crut devoir y modifier le régime des douanes, dans l'intérêt du fisc, par une loi du 2 septembre 1854, qui fixa les droits sur les marchandises importées à 20 et à 12 p. 100 de la valeur, selon le pavillon. Les droits de sortie sur les produits de ces îles, dont l'exportation n'atteint plus, d'ailleurs, que de faibles chiffres, furent réduits à 2 p. 100 pour les navires étrangers et à 1 p. 100 pour le pavillon national. On établit, en même temps, un

1. Voir le tarif de ces droits aux *Annales*, CÔTES D'AFRIQUE, F. C., p. 18.

entrepôt auprès de la douane de chaque île. Les droits de tonnage ont également été supprimés en 1850, comme aux îles du Cap-Vert. Le pavillon national et les navires, brésiliens ou autres, qui lui sont assimilés, jouissent de l'exemption des droits d'ancrage.

La petite île espagnole d'Annobon, au sud de Saint-Thomé, est insignifiante, comme colonie non moins que sous le rapport commercial.

C'est le gouvernement général d'Angola, avec les ports de Saint-Paul de Loanda et de Saint-Philippe de Benguéla, de Mossamedes, encore plus au sud, et d'Ambriz, sur la rivière du même nom, à l'extrémité nord du littoral de la province d'Angola, qui forme la partie la plus importante, sinon la plus vaste et naturellement la mieux dotée des possessions portugaises en Afrique. Bien qu'inférieur, sous ces deux derniers rapports, au gouvernement général de Mozambique, il embrasse un territoire grand comme la France, mais dont la population, celle du moins qui reconnaît l'autorité des gouverneurs de la colonie, ne paraît pas dépasser 660,000 âmes. Malheureusement le climat y est très-insalubre, meurtrier même pour des colons européens, dans le Benguéla surtout.

Le sol est d'une grande fertilité, mais ses productions attendent leur développement d'une culture plus intelligente et de soins plus industrieux que ceux dont elles sont l'objet. Si la chaleur tropicale y est déjà un obstacle, une mauvaise administration, difficile à réformer, paraît en être un plus grand encore. Il n'y a pas seulement manque de bras, mais aussi défaut de moyens de communication et de transport. A l'intérieur tout se charge sur les épaules des nègres. Le pays pourrait fournir d'abondantes récoltes de coton, comme il produit du manioc et du maïs, du riz et du tabac, du café et du sucre. On croit à la possibilité d'y naturaliser parfaitement la culture du cacao. Des décrets du 4 septembre 1861 ont alloué des encouragements à la culture du coton de ces provinces, mais il n'en a guère été jusqu'à présent envoyé en Europe qu'à destination ou par la voie de Lisbonne. Il y a du sel et même du fer. A défaut de bêtes de somme, les épaules des nègres sont aussi l'unique moyen de transport des caravanes, dont les voyages s'étendent au centre de l'Afrique australe et entretiennent un trafic qui se fait en général de Cassange, sur la frontière orientale de la province d'Angola, par

l'intermédiaire de marchands indigènes, appelés *pombeiros*. Dans ce trafic, le calicot est presque partout la seule monnaie courante et, avec la poudre et les fusils, l'article qui trouve le mieux son chemin jusqu'au cœur de l'Afrique.

La base du régime de douane en vigueur est un tarif de 1847. Par un décret de la fin de 1852, le droit sur les vins et eaux-de-vie importés du Portugal fut réduit à 1 p. 100. Les ports de Mossamedes et d'Ambriz, ouverts au commerce étranger en 1856, sont régis par des tarifs spéciaux.

Le port d'Ambriz est petit et ne peut contenir que deux vaisseaux. Cependant il paraît qu'il n'y existe pas moins de 16 factoreries, dont 11 appartiennent aux Portugais, 2 aux Américains, 2 aux Anglais et 1 à des négociants français. D'après le tarif de 1856, les importations de l'étranger y payent 12 p. 100 de leur valeur sous pavillon étranger, et 6 p. 100 sous pavillon portugais; les produits de la métropole et les articles provenant des entrepôts de celle-ci, dans le commerce direct, réservé au pavillon national, les premiers 3 et les seconds 4 p. 100; les exportations de la colonie, 2 p. 100 sous pavillon portugais et 3 p. 100 sous pavillon étranger[1].

Il s'exporte de ce point de l'ivoire, de la gomme copal et surtout beaucoup de minerai de cuivre de Bemba. On y importe des cotonnades, des armes, de la poudre et du plomb, des haches, des couteaux et d'autres ouvrages en fer et en acier, de la verroterie, du beurre, de l'eau-de-vie et tout ce dont les factoreries ont besoin.

Ajoutons qu'on trafique des mêmes produits au nord d'Ambriz et plus près du Congo, à Ambrizette, où les Anglais et les Américains possèdent également des factoreries. Ce point toutefois ne relève plus des autorités portugaises, mais d'une reine indépendante, qui a signé, en 1855, un traité pour la suppression de l'esclavage.

Dans les possessions portugaises, le plus grand obstacle au développement des relations de ces colonies avec l'étranger, c'est le système des droits différentiels. Ainsi l'orseille, soumise à un droit de sortie de 12 fr. 50 c. par tonne à destination du Portugal, paye le quadruple à la destination de tout port étranger. Aujourd'hui cepen-

1. *Archives du commerce de Prusse.*

dant, le gouvernement paraît disposé à entrer dans une voie plus libérale.

En ce qui concerne le régime de navigation, les bâtiments français, par suite du traité conclu en 1853 entre la France et le Portugal, sont admis dans les colonies portugaises, comme dans les ports de la métropole, aux mêmes conditions que les pavillons les plus favorisés, ceux de l'Angleterre et des États-Unis; mais, seulement lorsqu'ils viennent directement de France, avec des cargaisons de produits français, ou nationalisés et inventoriés dans un manifeste, signé par le consul portugais du port d'expédition.

En outre des droits généraux de douane, il est perçu à Saint-Paul, en vertu d'un arrêté local, un droit supplémentaire de 3 p. 100, dont le produit doit être appliqué aux travaux publics.

Tout navire est tenu de prendre un consignataire parmi les négociants établis sur les lieux et qui, à l'exception de trois américains, sont tous portugais. Ce consignataire est tenu de recevoir, de vendre, de recouvrer et d'expédier, moyennant un droit de commission de 9 p. 100 qu'il prélève. On obtiendrait facilement, à Saint-Paul, sur la valeur d'une cargaison, les deux tiers ou les trois quarts en produits du pays, en attendant le règlement définitif après la vente de la cargaison. Ce mode d'opérer permettrait aux navires d'abréger leur séjour à la côte.

Le fond d'une cargaison destinée à Saint-Paul doit se composer de farines, de biscuit de mer de premier choix, de vin de Catalogne ou de Bordeaux et d'eau-de-vie ordinaire, avec un assortiment complémentaire de tissus à l'usage des noirs, de vêtements et d'articles de mode, d'indiennes fines, de draps et casimirs fins, bleus et noirs, de soieries, de meubles légers et de bon goût, de papiers peints, de porcelaines, de liqueurs et de vins fins, de parfumerie très-fine, enfin de quelques bijoux, montres de prix et autres objets de luxe, tous choisis avec le plus grand soin, dans les plus belles qualités.

Les principaux produits à charger en retour seraient l'huile de palme et les arachides, la cire, l'ivoire, l'orseille, le café, la gomme copal et, il faut l'espérer, dans un avenir prochain aussi le coton, d'excellente qualité.

Le commerce d'Angola, autrefois presque exclusivement fondé

sur la traite, par laquelle les colonies portugaises de l'Afrique occidentale se trouvaient particulièrement engagées dans la sphère des intérêts du Brésil, déclina par suite de la répression plus sévère de cet odieux trafic, depuis 1844. A l'époque, où il se faisait librement, la province d'Angola fournissait, année par année, à l'Amérique du Sud, jusqu'à 10,000 nègres, dont la vente lui procurait, en moyenne, un bénéfice de près de 4 millions de francs.

Avant l'abolition légale de la traite, les importations de la colonie s'élevaient, en moyenne annuelle, à plus de 5 millions de francs et la valeur totale de ses exportations à près de 4 $^1/_2$. Depuis lors, l'importation s'est encore accrue; mais l'exportation, qui ne peut plus légalement s'exercer que sur l'excédant d'une production lente à se développer, n'a pas encore repris son ancien niveau. En 1856, un rapport consulaire anglais estimait la valeur totale des marchandises importées à 221,654 liv. st. (5,542,000 fr.), comprenant pour 105,471 liv. st. de produits anglais, introduits en majeure partie par l'entremise de Lisbonne, et la somme des exportations de produits à 146,375 liv. st. (3,660,000 fr.) seulement[1].

Notre commerce avait fait à Angola d'assez brillantes affaires, de 1823 à 1851. Le Havre et Marseille y expédiaient alors, chaque année, 3 ou 4 navires de 250 à 300 tonneaux, qui, en échange de leurs cargaisons de produits français, y trouvaient, assure-t-on, des retours avantageux. Une faillite considérable, survenue à Saint-Paul, suspendit ces relations. Aujourd'hui, c'est par la voie de Lisbonne, non sans retard et surcroît de frais, que nos articles parviennent encore dans cette province, où ils sont toujours en faveur; et c'est une seule maison portugaise qui en envoie la majeure partie à Saint-Paul. Rien ne s'opposerait à ce que des négociants français fondassent eux-mêmes un établissement sur cette place, pour y gérer leurs affaires, comme il n'y a point en cela de privilége pour les Portugais. Des maisons anglaises, il est vrai, qui s'y étaient établies en 1845, n'ont pas prospéré, trop de restrictions et de charges

---

1. Extrait de mon livre sur *le Portugal et ses colonies* (Paris, 1860), qui contient la description plus complète de toutes les possessions d'outre-mer du Portugal (p. 512 à 609), à laquelle il suffit de renvoyer ici, une fois pour toutes.

diverses y entravant encore les opérations du commerce étranger en général.

Voilà pour les établissements portugais, au sud desquels il n'existe plus, depuis les caps Negro et Frio jusqu'au pays du cap de Bonne-Espérance, qu'une longue ligne de côtes presque entièrement désertes, avec lesquelles il n'y a de trafic d'aucune espèce.

La forme du trafic, sur les côtes occidentales de ce continent, est l'échange des marchandises, communément désigné sous le nom de la troque. La répression de la traite, par les croisières anglaises et françaises, a beaucoup diminué l'activité de cette infâme spéculation, sans qu'elle ait pu néanmoins l'éteindre entièrement, tant que le besoin d'esclaves, au Brésil et dans les Antilles espagnoles, y attache encore l'appât de profits considérables. La traite, ne pouvant plus s'exercer que clandestinement, a fait place en partie, il est vrai, à l'exportation des produits du sol africain; mais, parmi ceux-ci, deux seulement, l'huile de palme et les arachides, ont pris, jusqu'à présent, une importance comparable à celle des gommes du Sénégal. Nous avons déjà mentionné la plupart des autres produits que l'on trouve sur la côte, et nous verrons tout à l'heure quels sont les articles d'Europe qu'il convient le mieux d'offrir en échange; car il nous reste à compléter l'aperçu, déjà commencé au chapitre Ier (pages 33 à 39), du commerce actuel de l'Angleterre et de la France avec l'Afrique occidentale.

Il n'y a pas eu d'échanges directs, en 1863, entre le Royaume-Uni et les comptoirs hollandais de la côte d'Or, mais il en a reçu, en 1862, pour 4,275 liv. st. d'huile de palme.

Avec Angola et les îles portugaises du golfe de Guinée, il a échangé, en 1863, pour 36,971 liv. st. (45,511 en 1862) d'ivoire, d'huile de palme, de gommes copal et animi, de café, d'orseille et de minerai de cuivre, contre 34,347 liv. st. de cotonnades, d'armes et de poudre, de charbon de terre, de quincaillerie et de coutellerie de fabrication anglaise;

Avec l'île de Fernando-Po, pour 22,325 liv. st. (25.607 en 1861) d'ivoire, de caoutchouc et d'huile de palme, contre 32,314 liv. st. en articles divers, dont 28,617 consistant en produits britanniques;

Avec toutes les autres côtes de l'Afrique occidentale, à l'exception

des comptoirs britanniques, des colonies françaises du Sénégal et de la Gorée et du gouvernement portugais des îles du Cap-Vert, pour 1,352,982 liv. st. (1,776,565 en 1860) de produits africains, contre 778,762 liv. st. (1,146,955 en 1862) d'articles d'Europe ou de l'Inde, comprenant pour 590,111 liv. st. (888,593 en 1862) de produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni.

Parmi les produits africains reçus par ce dernier en 1863, on voit ici figurer l'huile de palme pour 1,276,877 liv. st. (1,684,532 en 1860), du guano, de l'ivoire, du coton brut, du caoutchouc, de l'ébène et d'autres bois, de la cire, etc. Le guano d'Afrique vient aujourd'hui principalement du banc de Pater-Noster, dans la baie de Sainte-Hélène, et de celui de Malaga, dans la baie de Saldanha. Le guano du premier est le plus estimé[1]. Un autre dépôt naturel de cet engrais existe à l'île d'Ichabœ, par 26°,19′ de latitude sud, près de la côte; mais il est aujourd'hui presque épuisé.

Parmi les envois du Royaume-Uni figuraient, en 1863, pour 206,338 liv. st. (464,661 en 1860) de cotonnades anglaises, 60,244 (100,169 en 1860) de poudre, 60,123 (72,584 en 1862) de douves et tonneaux vides, 44,071 (62,382 en 1862) d'armes à feu, 38,853 de spiritueux anglais, 28,424 (50,314 en 1860) de quincaillerie et de coutellerie; 23,352 de fers; puis des effets d'habillement et merceries, ouvrages en cuivre et en laiton, poteries et verreries, du savon et du sel, des soieries et des lainages anglais; enfin, pour 80,853 liv. st. de tabac en feuilles (pour 109,643 en 1862), de la verroterie, du corail en grains, des soieries et foulards de l'Inde, des cauris (coquillages servant de petite monnaie dans la troque), du riz, des eaux-de-vie et liqueurs coloniales, telles que le rhum et le tafia, des vins pour la consommation des factoreries, etc.

En fait de métaux précieux, enfin, l'Angleterre a reçu, en 1863, de toute la côte occidentale d'Afrique une valeur de 77,635 liv. st. (114,051 en 1858), dont 69,606 (110,679 en 1858) en or.

En somme, le commerce britannique a directement échangé, en 1863, avec toutes les côtes et îles de l'Afrique occidentale, y compris ses propres comptoirs, pour plus de 40 millions de francs de pro-

1. Voir, pour cette exploitation, *Annales*, CÔTES D'AFRIQUE, F. C., n° 2, p. 6.

duits africains (soit 42 millions, si l'on y ajoute l'or et l'argent), contre environ 32 ½ millions de francs de ses propres marchandises, dans lesquels les produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni même comptent pour plus de 25 millions. Cependant ce trafic, comme nous l'avons fait remarquer plus haut, a diminué, depuis 1860, à l'importation, et, depuis 1862, à l'exportation de la Grande-Bretagne.

Le commerce général de la France ayant atteint, en 1863, y compris nos opérations avec le Sénégal et la Gorée, une somme de 46 millions de francs, dont 26 ½ appartiennent à l'importation et 19 ½ à l'exportation, dans laquelle nos propres produits ne comptent que pour une valeur de moins de 12 millions, on trouvera, dans la comparaison de ces chiffres avec les précédents, la mesure de l'infériorité de notre trafic, vis-à-vis de celui des Anglais, avec toute l'étendue du même littoral.

Abstraction faite de nos possessions de Sénégambie, nos échanges avec les autres parties de la côte, y compris les établissements anglais et nos propres comptoirs de Guinée, ont présenté, dans la susdite année, les résultats suivants :

	Commerce général.	Commerce spécial.
	Francs.	Francs.
Importations.	17,912,000	16,442,000
Exportations.	6,087,000	3,853,000
Argent exporté	152,000	»

On voit que la poudre d'or de provenance africaine, dont le commerce est principalement entre les mains des Anglais, ne figure pas sur nos états de douane, d'où il ne faudrait pas conclure toutefois à la nullité complète de cette importation en France, l'or pouvant être introduit sans déclaration.

Quant au mouvement général des marchandises, dans notre commerce direct avec les côtes dont il s'agit, la valeur en a presque triplé depuis 1847, à l'importation comme à l'exportation. Les points principaux par lesquels ces échanges ont eu lieu, en 1863, sont le comptoir anglais de Bathurst, Carabane (v. p. 36), les rives de la Gambie, Malicore, le Rio-Nunez, Sierra-Leone, le Gabon et Cébydah, sans parler d'une dizaine d'autres, avec lesquels la navigation directe a été moins active. Dans le Rio-Nunez, au sud de la Sénégambie, nos trafiquants dominent, ainsi que dans le Rio-Pongo, avec les petits

rois nègres duquel des traités ont été conclus, depuis quelques années. Dans le premier, les arachides, que traitent presque exclusivement les Nolous, forment le véritable chargement de retour de nos navires. Pour ce qui concerne le fameux café dit Rio-Nunez, récolté dans une forêt de l'intérieur, les caravanes l'apportent maintenant de préférence au Rio-Pongo, par une voie plus courte pour elles. Il faut observer aussi que le peu de profondeur de plusieurs rivières de la côte occidentale d'Afrique n'admet pas l'emploi de navires d'un très-fort tonnage.

Nous avons tiré, en cette année, des mêmes côtes pour près de 14 millions de francs d'arachides et de noix de touloucouna, 2,050,000 fr. d'huile de palme et 1,023,000 de graines oléagineuses, avec des bois de teinture et d'ébénisterie, de la cire, des peaux brutes fraîches, des noix de coco, de la cochenille et des nattes grossières; dans d'autres années, aussi du cacao. De notre côté, nous y avons expédié pour 1,488,000 fr. d'armes, en majeure partie fabriquées à l'étranger, pour 856,000 d'eaux-de-vie et 685,000 de cotonnades, de nos vins, des effets d'habillement, des outils et ouvrages en métaux, des poteries et verreries, des cauris, du riz, du tabac en feuilles et fabriqué, quelques toiles et lainages, du fer et de la fonte, du sucre raffiné, des huiles, des ouvrages en bois, des nattes grossières, des bougies stéariques, du corail taillé, de la parfumerie, du savon commun, du sel et des viandes salées: le tout pour plus de la moitié d'origine étrangère. En général, ce sont, comme on sait, les articles communs, dits de pacotille, qui forment un des éléments les plus avantageux de la troque avec les indigènes[1].

Côtes et îles de l'Afrique orientale.

Établissements portugais. — Après avoir doublé le cap de Bonne-Espérance et longé la côte orientale jusqu'au delà de la colonie an-

1. Voir l'ouvrage de l'amiral Bouet-Willaumez sur *le Commerce et la traite des noirs aux côtes occidentales d'Afrique*, Paris, 1848; la relation du voyage de Livingstone (*Missionary travels and researches in South Africa*), Londres, 1857, et L. Magyar, *Voyages dans l'Afrique australe*, Pesth et Leipzig, 1859 (en allemand et en hongrois).

glaise de Natal et du littoral de la Cafrerie indépendante, vers le canal de Mozambique, qui sépare la grande île de Madagascar du continent africain, on arrive aux possessions portugaises de cette côte, généralement connues sous le nom de province de Mozambique. Ces établissements, qui s'étendent depuis la baie Delagoa, au sud, jusqu'au cap Delgado, au nord, sur une largeur d'une centaine de lieues de la côte vers l'intérieur, ne renferment guère plus de 300,000 âmes, sur un espace encore plus vaste que celui du gouvernement général d'Angola, avec lequel ils ont d'ailleurs beaucoup d'analogie, pour la nature du sol et du climat, comme malheureusement aussi par l'insalubrité d'une partie du pays. Cependant la province de Mozambique, très-florissante jadis, est plus fertile et offre même une plus grande variété de produits que les colonies portugaises de la côte occidentale; outre ceux d'Angola, elle pourrait fournir en abondance de l'indigo et d'autres teintures, toutes sortes d'épices, du quinquina et du sésame, avec du cuivre, du fer et de la houille, de l'argent et surtout de l'or, pour lequel la côte de Sofala était renommée dès la plus haute antiquité, des pierres précieuses, des émeraudes entre autres et des perles; mais, aujourd'hui, profondément déchue, surtout par suite de la traite, qui, s'y étant pratiquée plus longtemps et plus effrontément qu'ailleurs, a dégarni les plantations, exaspéré les indigènes et entraîné une foule de maux, qu'aggravent encore les vices d'une administration déplorable, la production s'y trouvant réduite à néant, ou peu s'en faut, elle n'entretient presque plus de relations directes avec la mère-patrie. Son commerce avec l'Inde même, qui seul avait conservé quelque importance, décline de plus en plus.

Le gouvernement général de Mozambique comprend : sur la côte, l'établissement de Lourenço Marquez, le comptoir d'Inhambane, le district de Sofala, déjà nommé, celui de Quilimane, embrassant le delta du Zambèse, l'île de Mozambique, avec la ville du même nom, capitale de toute la province depuis 1813, et les îles du cap Delgado, avec le port de Saint-Jean d'Ibo, en face du littoral de Querimba; à l'intérieur, les districts de Senna et de Tété, bourgs situés tous les deux sur le Zambèse, le premier à 60, le second à 120 lieues environ de Quilimane. C'est au nord du Chire, affluent considérable du

même fleuve, plus près de la côte, que Livingstone, nommé depuis consul d'Angleterre à Quilimane, a trouvé, en 1859, une région de montagnes avec abondance de coton, que les naturels eux-mêmes y filent et tissent[1]. Mozambique, grâce à son excellente position commerciale, est un marché assez important, qui centralise des produits de toutes les parties de la côte orientale portugaise, ainsi que des assortiments de la plupart des marchandises européennes, pour les besoins de tout ce littoral, avec les envois de toiles de coton bleues de Goa, connues sous le nom de *zuartes*.

Jusqu'en 1853, cette place était la seule de la côte où les navires portugais, avec les Anglais et les Américains, jouissant du même privilége à la faveur de traités spéciaux, fussent admis à trafiquer. Toutes les marchandises destinées à l'importation devaient acquitter les droits à Mozambique, d'où elles étaient ensuite en partie réexpédiées vers les autres comptoirs. Mais, outre que cette législation si exclusive, continuellement enfreinte par les décisions arbitraires d'autorités faisant marché de leurs faveurs, était devenue une source des plus graves abus, elle avait imprimé à la contrebande, sur toutes les parties de cette côte, une activité très-préjudiciable au fisc. Ces considérations déterminèrent, au mois d'octobre de ladite année, l'abandon de l'ancien régime, l'établissement de douanes provinciales dans les ports d'Ibo, de Quilimane, d'Inhambane et de Lourenço Marquez, la création d'un entrepôt auprès de la douane principale de Mozambique, dont le port fut ouvert au commerce de toutes les nations, et l'adoption d'un nouveau tarif.

Indépendamment des monnaies, poids et mesures du Portugal, on emploie, à Mozambique, la *panja*, qui contient $26^{\text{litres}},4$ pour mesurer le riz, et le *matical*, poids de $5^{\text{grammes}},037$, pour la poudre d'or. Avec la douane on compte par cruzades de 480 reis, dont le change varie. Les transactions avec l'étranger se font en partie en piastres espagnoles. Afin de remédier au désordre dans les rapports monétaires de cette province, le gouvernement portugais rendit, à

1. La relation de ses derniers voyages dans le bassin du Zambèse (de 1858 à 1864) et de la découverte des lacs Chirva et Nyassa, vient d'être publiée en 2 volumes, à Londres, ainsi que traduite en allemand, à Leipzig.

la fin de 1852, un décret ordonnant l'établissement de l'uniformité dans ces rapports, par l'introduction de la monnaie légale du royaume et le retrait des anciennes monnaies provinciales. A côté de diverses espèces d'or, d'argent et de cuivre, dont l'usage est restreint à certaines des colonies portugaises d'Afrique, des objets tels que le sel, les cauris, des barres de fer et la toile de coton, y jouent aussi le rôle de numéraire. Ajoutons qu'un décret royal, du 20 août 1862, a admis à circuler dans la province de Mozambique les pièces d'or de 5, 10 et 20 fr., concurremment avec les monnaies d'autres pays, pour des valeurs fixées par une ordonnance du gouverneur général, à la date du 12 juin 1860.

A Mussouril, non loin de Mozambique, se tient, ordinairement vers la fin de septembre, la foire des Muyaos, marchands nègres qui viennent, en caravanes, apporter de l'intérieur, pour l'échange, de l'ivoire, de la gomme copal, des pioches fabriquées avec du fer africain et des peaux de bêtes sauvages. Ils y laissaient autrefois aussi beaucoup d'esclaves; mais la répression de la traite et, malheureusement, plus encore la mauvaise foi avec laquelle on procédait souvent aux transactions, de part et d'autre, paraissent avoir causé de fréquentes interruptions dans ces rapports commerciaux. Quant aux navires des banians ou marchands de l'Inde, ils arrivent à Mozambique à la fin de la mousson du nord-est, c'est-à-dire au plus tard vers le milieu du mois de mars, et vont de là caboter et faire escale tout le long de la côte. Dans les dernières années, le mouvement de la navigation française n'a pas été sans importance à Mozambique. Notre pavillon y figurait immédiatement après celui du Portugal et primait tous les autres[1].

Pendant l'année 1861-1862, l'ensemble des échanges de ce comptoir s'était élevé à 4,336,000 fr. Il avait reçu de l'Inde, de Maurice et de la Réunion, de Madagascar et de Zanzibar, des États-Unis, de Lisbonne, de Cadix, de Marseille et de Hambourg, pour 2,524,000 fr. de cotonnades, de poudre et de fusils, de métaux et de quincaillerie, de verroterie, de thé et de sucre, de blé, de biscuit fin et commun, de vins, de spiritueux et de boissons fermentées. Le chiffre des

---

1. Voir *Annales*, CÔTES D'AFRIQUE, F. C., n° 11.

exportations, parmi lesquelles on remarque surtout l'ivoire et les cornes de rhinocéros, l'orseille, la cire et l'écaille, le sésame et le tabac, les oranges, des sacs de paille, diverses denrées, etc., n'était que de 2,066,000 fr., celui des réexportations, que de 46,000 fr. D'Inhambane on peut tirer aussi de la cire végétale, propre à la fabrication des bougies stéariques.

Nos opérations directes avec Mozambique, bien qu'une maison de Marseille y ait fondé un comptoir, en 1856, et qu'elles tendent fortement à s'accroître, sont encore peu considérables et ne se trouvent pas établies distinctement sur nos états de douane; celles de l'Angleterre avec cet établissement portugais paraissent même être complétement nulles. Mais, il ne faut pas perdre de vue que les îles de Maurice et de la Réunion (voir pages 43 et 46), à l'est de celle de Madagascar, sont les centres naturels des relations de leurs possesseurs avec cette dernière et toutes les côtes de l'Afrique orientale.

Madagascar. — Cette grande île, située à l'est du canal de Mozambique, en face des établissements portugais, dont elle n'est éloignée que d'environ 90 lieues, et presque aussi étendue que la France, mais de forme très-allongée, offre un immense développement de côtes, avec de magnifiques ports naturels. Elle est habitée par des tribus nombreuses et d'origine diverse, généralement désignées sous le nom de Malgaches, parmi lesquelles dominent les Sakalaves, dans la partie occidentale, et les Hovas, qui ont formé un puissant royaume dans la partie orientale de l'île. Celle-ci, par sa fertilité et l'abondance de ses ressources minérales comme par les avantages de sa position, à l'entrée de la mer des Indes et non loin du golfe Arabique, auquel le percement de l'isthme de Suez ne peut manquer de donner bientôt une si grande importance, est, parmi les diverses contrées du globe encore inoccupées par les Européens, une de celles qui sembleraient devoir le mieux se prêter à une vaste colonisation. Aussi l'attention des Anglais s'est-elle portée, de nos jours, sur les moyens d'en faire tourner les ressources au profit de leur commerce, presque autant que celle de la France, qui a longtemps fait valoir, sur divers points du littoral, par l'occupation d'établissements fixes, une espèce de souveraineté, dont elle n'a été dépossédée qu'en 1825 par les Hovas. Le traité conclu, en 1862, avec le dernier roi de

ce peuple ombrageux, ou traité Lambert, déjà mentionné au tome Ier (p. 385) et dont les stipulations nous étaient très-favorables, est demeuré sans effet, par suite du renversement et de la mort du roi. Des réparations et des indemnités nous sont encore dues pour l'expulsion de nos nationaux de Tananarive, siége du gouvernement des Hovas, dans l'intérieur, et les dommages subis. Mais, si l'affaire s'arrange, un courant de transactions profitables ne saurait tarder à se rétablir, malgré la concurrence anglaise et américaine, à la faveur des avantages que nous procure le voisinage de notre importante colonie de la Réunion, qui n'est, comme Maurice, située qu'à environ 150 lieues est de Madagascar, avec la proximité bien plus grande encore de nos établissements de Sainte-Marie, de Nossi-Bé et de Mayotte. (Voir plus haut, p. 47.) Ces deux derniers, au nord du canal de Mozambique, ne sont pas moins utiles à la navigation dans cette mer dangereuse. Des arrangements avec des chefs indigènes ont aussi étendu notre trafic à la partie sud de l'île[1] et aux rivages de l'ouest; cependant le commerce avec ceux-ci est encore principalement entre les mains des Arabes de Zanzibar. (Voir plus loin.)

Les productions des climats tempérés viennent, à Madagascar, avec la même profusion que celles du climat tropical. Le blé, l'avoine, l'orge, le maïs, le riz et la vigne y réussissent aussi bien qu'en Europe et non moins que la pomme de terre et le manioc; le riz y est plus blanc et plus beau que celui de l'Inde; le coton, indigène comme la canne à sucre et le café; le tabac, le cacao, la vanille, l'indigo et le thé, le girofle et la muscade, pourraient également y être cultivés avec succès. On y trouve des arachides, des huiles et autres substances médicinales comme le Palma-Christi et le pignon d'Inde, des résines, telles que le benjoin, la gomme copal, le tacamaca et le caoutchouc, avec une foule de bois de construction et d'ébénisterie. Les principaux sont l'ébène, le bois de fer, le tamarinier, le palissandre, le bois de natte, rival de l'acajou, le bois de rose, le bois de sandal, enfin, le faux teck, analogue au teck de

1. Des renseignements curieux sur nos relations et le trafic avec cette partie sud ont été fournis par le capitaine Marguin, de Bayonne, en 1864, autographiés et communiqués aux Chambres de commerce.

l'Inde. Les forêts sont remplies d'orseille, déjà exploitée par les naturels, et qui forme dès à présent un article d'exportation très-avantageux. Les arbres et plantes textiles, le bananier, l'aloès, etc., abondent, et les Malgaches en fabriquent des étoffes et des nattes très-estimées à Maurice et à la Réunion.

Le règne animal n'offre pas moins de ressources. Les bœufs à bosse, les moutons et les porcs des plateaux, riches en pâturages, de la région tempérée de l'intérieur, fournissent toute la viande de boucherie que consomment les colonies voisines. On élève beaucoup de volaille. Les poissons de mer et d'eau douce abondent et comprennent des espèces d'un goût exquis, parmi lesquelles le gourami est surtout renommé. La baleine et le cachalot sont très-communs dans le golfe de Mozambique, où les Américains en exploitent le plus activement la pêche. Les tortues de mer offrent une viande recherchée, et la variété connue sous le nom de caret donne une très-belle écaille, de couleur jaune ou rosée, transparente et fort appréciée dans le commerce. Le miel vert des abeilles de Madagascar est exporté en grande quantité pour la Réunion. Les vers à soie sont indigènes, et l'on en rencontre de diverses espèces. Si l'on prenait la peine de les élever, ils donneraient, assure-t-on, des soies comparables à celles de l'Inde et de la Chine.

Le règne minéral aussi est très-riche. Le pays contient beaucoup de minerai de fer, et le métal qu'il donne, comme l'acier qui s'en fabrique, est de qualité supérieure. Il y a des mines de cuivre, de plomb argentifère, de la plombagine, du chrysolithe, qui pourrait être employé dans la bijouterie et l'horlogerie, de la pouzzolane et du kaolin, du sel, du marbre, de l'anthracite et du lignite. Le cristal de roche peut lutter avec celui du Brésil pour la transparence et la limpidité. Enfin, des pierres précieuses, comme le grenat, la topaze, le rubis, sont roulées, avec des paillettes d'or, par les sables des rivières qui arrosent le sud de l'île. Les Malgaches fabriquent leurs lances avec du fer indigène, et un Français établi à Madagascar, M. Laborde, y a installé des hauts-fourneaux avec une fonderie de canons, et même essayé de monter, à huit lieues de Tananarive, une manufacture de verre et de porcelaine, qui a fonctionné pendant quelque temps.

Le principal obstacle au développement de l'agriculture, dans l'intérieur, et à celui du commerce, dans les ports de Madagascar, après les défiances de la politique des Hovas et les dangers du climat sur les côtes, c'est l'absence totale de routes et, par suite, la cherté des transports.

Les trois points maritimes les plus importants, pour les relations du commerce extérieur de cette grande île, sont le port de Tamatave sur la côte est et les baies de Majaugaie et de Saint-Augustin sur la côte ouest.

Tamatave entretient des rapports journaliers avec la Réunion et Maurice. On y exporte des bœufs, des porcs et des volailles, du riz, du maïs, d'autres céréales, du sésame, des arachides, etc.; de la cire, du caoutchouc et d'autres gommes et résines; des rubans, nattes et chapeaux de paille en grand nombre et de toute qualité; enfin, des bois de construction et d'ébénisterie, du bœuf et du poisson salés, des peaux de bœuf et cuirs tannés, de l'huile de pied de bœuf et du coton. Les droits d'entrée et de sortie sont en général fixés à 10 p. 100 de la valeur; cependant il y a des taxes plus élevées pour les vins et les spiritueux.

La baie de Majaugaie, la principale de la côte ouest, mais que l'éloignement empêche d'entretenir des relations aussi suivies avec Maurice et la Réunion, exporte les mêmes articles que Tamatave, plus de l'orseille, de l'écaille et du bois de sandal. La baie de Saint-Augustin, au contraire, est le centre d'un trafic assez considérable avec cette dernière colonie. On y trouve aussi de l'orseille, des tortues en grand nombre, des porcs, des moutons et cabris, des peaux de bœuf et des salaisons de bœuf et de poisson.

Il y a quelques autres points, moins fréquentés, pouvant également fournir au commerce les produits déjà indiqués et, de plus, du cristal de roche, du benjoin et de l'éponge ordinaire. Ces points, dont quelques-uns ont gardé les noms d'établissements français qui s'y trouvaient autrefois, sont : sur le rivage oriental de Madagascar, le Fort Dauphin, Mananjary, Manourou, Foulpointe, Fénérif, Pointe-à-Larrée et la baie d'Antonguil ; sur le rivage occidental, Mouroutsangana, Baby, Ménabé, etc.

Notre commerce avec cette île[1] n'intéresse en général que nos établissements et colonies du voisinage. A Sainte-Marie, une nouvelle compagnie de colonisation se forma dès 1860, dans le but d'établir sur une plus large base nos relations commerciales avec l'intérieur de Madagascar; mais cette tentative, comme toutes celles qui l'avaient précédée, est demeurée vaine, par suite des événements survenus. La Grande-Bretagne n'importe pas non plus en droiture des produits de cette île; mais elle a commencé, en 1863, à y envoyer directement pour 16,700 liv. st. de cotonnades anglaises et étrangères, de cuivre brut et ouvré, d'armes, de cochenille, etc., comprenant pour 13,085 liv. st. de produits britanniques. Un prosélytisme très-actif dans la capitale des Hovas paraît avoir, là aussi, beaucoup secondé les Anglais dans la poursuite de leurs desseins mercantiles.

Zanzibar. — Laissant de côté les Comores, petit groupe insulaire d'une faible importance, à l'issue du canal de Mozambique, et repassant sur le continent africain, nous y trouvons, au nord du cap Delgado et des possessions portugaises, les côtes de Zanguebar, d'Ajan (jusqu'au cap Orfui) et des Saumalis, dont le cap Guardafui forme l'extrémité nord-est à l'entrée du golfe d'Aden, devant lequel nous nous arrêtons. Anciennement, les Portugais possédaient aussi la première de ces côtes, où ils avaient des établissements très-importants au seizième siècle et au dix-septième; mais une longue suite de revers commença pour eux quand, chassés d'Ormuz, dans le golfe Persique, par Chah Abbas, en 1623, et de Mascate, par les Arabes de l'Oman, ceux-ci, les poursuivant sur la côte de Zanguebar, les en dépossédèrent aussi. Mélinde, la plus florissante colonie des Portugais, n'y est plus qu'une triste solitude, depuis longtemps soustraite à leur pouvoir, ainsi que l'île de Mombaze. Aujourd'hui, toute cette côte obéit à des chefs musulmans, parmi lesquels domine l'iman ou sultan de Mascate, le plus puissant prince de l'Oman. Le siége de sa domination africaine est dans l'île de Zanzibar, où se concentre aussi la majeure partie du commerce de la côte. Les autres échelles de celle-ci sont après l'île de Quiloa, au sud, celles de Pemba et de

1. Voir *Annales*, CÔTES D'AFRIQUE, F. C., nos 10 et 11.

Mombaze, la rivière Jub, Brava, Meurka et Moguedchou (Magadoxo), au nord de Zanzibar, dont relèvent aujourd'hui tous ces points. La partie appelée côte d'Ajan, presque entièrement déserte, n'offre aucun point maritime important. Les Arabes sont les maîtres de tous ces rivages; mais le gros de la population indigène est formé des naturels appelés Saumalis au nord et Souahélis au sud[1].

La valeur totale des échanges de Zanzibar avec l'étranger, pendant l'exercice 1863-1864, s'est élevée, d'après un rapport consulaire français, à $17\,\frac{3}{4}$ millions de francs, dont $6\,\frac{1}{4}$ ont formé l'importation et $11\,\frac{1}{2}$ l'exportation. Celle-ci a augmenté de $4\,\frac{1}{2}$ millions[2], celle-là, au contraire, diminué de 582,000 fr., comparativement à l'année précédente. Le commerce français figure pour $\frac{1}{4}$ de million, comprenant pour 36,000 fr. de vins et liqueurs, dans la première, et pour $1\,\frac{1}{2}$ dans la seconde. Les opérations avec les États-Unis, longtemps les plus actives sur cette place, ont subi une interruption par suite de la dernière guerre d'Amérique; cependant ils y ont conservé un bon débouché pour les produits de leur industrie. Plusieurs maisons de Hambourg y ont aussi des représentants, et l'une d'elles fait des affaires considérables. Leurs importations consistent en houille, quincaillerie, faïence anglaise, fil de cuivre et de laiton, boissons fermentées, farines et petits miroirs. Elles exportent, au retour, de la gomme copal, du girofle, des cauris pour la côte occidentale d'Afrique, où elles ont des agents, du piment, des cuirs secs, du sésame et de l'orseille. Les rapports avec l'Italie, l'Espagne et le Portugal sont moins suivis. La Grande-Bretagne elle-même n'a directement que peu de relations commerciales avec Zanzibar; mais des sujets indo-britanniques, les Banians et les Musulmans de l'Inde se sont emparés de la majeure partie du commerce de cette île et de la côte. Les Arabes, bien que ce soient eux qui arment les caravanes et entreprennent les voyages dans les parties les plus reculées

1. Voir la description de ces côtes, y compris les possessions portugaises, dans les *Documents sur l'histoire, la géographie et le commerce de l'Afrique orientale*, publiés en 3 vol. par M. Guillain, capitaine de vaisseau, Paris, 1846-1848, ainsi que le *Rapport commercial* du capitaine Loarer sur la même côte, autographié en 1851.

2. Faisons observer pourtant que les évaluations du commerce en portaient le chiffre à 13 millions de francs pour 1862-1863.

de l'Afrique, ne font leurs opérations qu'avec des marchandises prises à crédit chez les marchands de l'Inde, le plus souvent même, que pour le compte de ceux-ci. Toutes les villes du littoral sont envahies par des colonies de gens de l'Inde, exploitant le commerce de tous les produits, depuis les riches cargaisons des navires américains jusqu'aux fruits et aux légumes qu'on apporte au marché. Tout le numéraire qui vient d'Europe à Zanzibar passe régulièrement de là dans l'Inde. C'est surtout depuis la guerre d'Amérique que les maisons de l'Inde anglaise ont pris la haute main à Zanzibar, devenu le principal marché du monde pour l'ivoire et les clous de girofle, qu'on y échange contre des cotonnades, des verroteries et du fil de laiton.

Les boutres arrivant de cette contrée apportent généralement des cotonnades blanches et imprimées, en grande quantité, du coton écru, du beurre, du blé, du riz, du millet, de l'ail et des oignons, des pommes de terre, des épices, de la poterie de bois de sandal, de la myrrhe et du savon. Leurs chargements de retour se composent d'ivoire, de gomme copal, de cocos, de girofle, de bois de sandal, d'ébène, etc.

Les relations commerciales de Zanzibar sont tout aussi actives avec les côtes méridionales de l'Arabie, sur le golfe Persique et la mer Rouge; elles le sont un peu moins avec les Comores, Madagascar et Mozambique. Les marchandises importées de Mascate consistent en sel, poisson sec, dattes, tapis et soieries de Perse, étoffes pour turbans et bouchtes ou manteaux en poil de chameau. Les articles exportés pour cette place et l'Oman, dont elle est la capitale, sont le girofle, le piment et le bois de sandal de Madagascar. Les boutres qui partent de la mer Rouge sont ordinairement chargés de café, de résines aromatiques, de gomme arabique et de toile de lin. Ils reviennent avec du girofle, du piment, des bois de construction, du sésame et des cuirs, achetés sur la côte au nord de Zanzibar.

Des Comores cette place reçoit des chèvres, des ignames, des nattes et des ustensiles en bois, grossièrement travaillés; de Madagascar, du riz, des bois de sandal et d'ébène, de l'écaille de tortue, du miel, de la cire et de la viande salée.

Dans les villes de la côte au nord de Lamo, on fabrique des tissus

de coton, mesurant à peu près 12 coudées en longueur sur 3 à 4 de large. Ces cotonnades servent exclusivement de monnaie dans le trafic avec les peuples de l'intérieur, qui apportent de l'ivoire, des cuirs et du sésame.

Zanzibar ne serait que d'une faible ressource pour les bâtiments d'Europe qui viendraient y chercher du fret, presque toutes les maisons établies dans l'île opérant au moyen de leurs propres navires, le plus souvent destinés à faire des voyages intermédiaires. Les Américains et les Hambourgeois affrètent les leurs au mois, pour toute espèce de marchandises indistinctement, tandis que le fret des bateaux pour l'Inde se règle, le plus souvent, sur la valeur des marchandises. Il importe de faire remarquer aussi que les articles d'Europe restant dans les magasins de Zanzibar, ne peuvent, en général, ultérieurement se vendre qu'avec une perte de 25 p. 100, et encore sans parfaites garanties de payement, à cause de la fréquence des faillites chez les marchands de l'Inde[1].

Pendant la mousson du nord-est, c'est-à-dire du 15 décembre au 1er mai, Zanzibar est le rendez-vous de tous les caboteurs de près et de loin. C'est la saison des affaires, tandis que, de juin à mi-décembre, elles sont mortes sur cette place.

D'après les traités conclus par le sultan de Mascate et de Zanzibar avec les puissances européennes, mais surtout avec l'Angleterre et la France, ainsi qu'avec les États-Unis, les Européens admis à trafiquer dans ses États, sur le pied de la nation la plus favorisée, ne payent, pour les marchandises qu'ils y importent, qu'un droit unique de 5 p. 100 de la valeur, à moins que la douane ne préfère demander le vingtième en nature. Moyennant l'acquittement de ce droit, les navires et leurs cargaisons sont affranchis de toute autre taxe, tant à l'entrée qu'à la sortie. Le traité de l'Angleterre avec le feu sultan, Syed Saïd, interdit l'exportation des esclaves au nord de l'Équateur, mesure qui y a beaucoup réduit l'importance de la traite, dont Zanzibar, où elle est d'ailleurs encore permise, et Quiloa partageaient principalement, sur la côte orientale, les scandaleux bénéfices avec Mozambique. Le traité de la France, conclu sans limitation de du-

1. Voir *Annales*, CÔTES D'AFRIQUE, F. C. aux nos 1 et 5 à 12.

rée, est du 17 novembre 1844[1]. Il exclut tout monopole et toute prohibition; cependant le commerce de l'ivoire et de la gomme copal est interdit depuis le port de Tangate (par 4°,30' de latitude sud) jusqu'à celui de Quiloa; mais nos navires ont le droit de vendre et d'acheter dans ce dernier toute espèce de marchandises autres que ces deux articles. Les Arabes et les Hindous, n'étant point favorisés par des conventions, sont restés soumis à des tarifs arbitraires et variables, qui diffèrent dans chaque port. Le système des poids et mesures varie beaucoup aussi. Les principaux sont la livre (de 446 $^1/_2$ grammes), dont 35 font un frazla et 770 un candy; puis la mesure de capacité, le djezla, de 60 pissie, égal à 205 $^3/_4$ litres. Il n'y a que des monnaies européennes en circulation. La seule qui ait généralement cours est le talaro, l'ancien thaler de Marie-Thérèse d'Autriche, valant 5 fr. 50 c. Parmi les monnaies d'or, le quadruple espagnol est accepté dans le commerce pour 15 talari, le souverain anglais pour 4 $^3/_4$ et la pièce de 20 fr. pour 3 $^3/_4$.

On s'applique à Zanzibar, où le cocotier et le giroflier ont formé jusqu'à présent les principales ressources d'un sol naturellement très-fertile, au développement de la culture de la canne à sucre, du coton et de l'indigo, du café, de la cannelle et de la muscade, qui y réussiraient admirablement, à en juger par quelques essais. Une concession de terrain a même été récemment faite dans ce but, par le sultan, à un négociant de la Réunion, et de grands propriétaires du pays seraient disposés à entrer en arrangement avec des Européens par des offres analogues.

D'après les tableaux anglais, les échanges directs du Royaume-Uni avec cette partie de la côte en particulier se sont élevés, en 1863, à 34,405 liv. st. en orseille, clous de girofle, cauris, graines oléagineuses et sésame, gomme animi et huile de cocos, à l'entrée, mais réduits à 19,051 (de 25,162 en 1862), à la sortie du premier. Ces exportations consistaient en cotonnades, verreries et poteries, métaux ouvrés et verroteries. Les produits britanniques y figuraient pour 15,289 liv. st.

Quant à nos propres opérations directes avec l'ensemble de la côte

---

1. Il a été inséré dans les *Annales*, sous la rubrique FRANCE, L. C., n° 11, p. 6.

orientale, y compris Mozambique, elles sont un peu plus considérables, à l'importation du moins, comme on le verra par les chiffres suivants, empruntés à nos tableaux et relatifs à la même année :

Importation en France, 2,261,000 fr.; mise en consommation, 2,543,000 fr.
Exportation de France, 422,000 fr., dont 360,000 en produits français.

Nous avons reçu de l'Afrique orientale pour 1,402,000 fr. de graines oléagineuses et 441,000 de lichens tinctoriaux (orseille), avec des quantités minimes d'autres fruits oléagineux, de riz, de clous de girofle, de résines, de bois d'ébénisterie, d'écaille, de cire, de peaux brutes et de café.

Nos propres envois directs ne comprennent que des pacotilles, formées de passementerie de laine, de cotonnades, de vins et d'eaux-de-vie, de papiers, de livres et de gravures, de poterie et de verrerie, d'ouvrages en peau et en cuir, d'effets d'habillement, d'huiles, de parfumerie, de sirops, de confitures et bonbons, de pâtes d'Italie, de cuivre et de poudre à tirer.

Il y eut un temps où nos cotonnades imprimées, les mouchoirs surtout, faisaient une grande concurrence à divers tissus de l'Inde; mais cette mode a peu duré malheureusement, comme il paraît par suite de l'envoi de mauvaise marchandise, de notre part.

Observons finalement encore que, sur toutes les côtes d'Afrique, les échanges directs des puissances maritimes se combinent avec leurs opérations indirectes, effectuées par l'entremise de leurs colonies et comptoirs, et que, dans l'Afrique orientale aussi, la forme du trafic est restée en partie un simple troc de marchandises. Là aussi l'insalubrité du climat, les fièvres et la traite des hommes, qui persiste malgré la répression, ont beaucoup arrêté les progrès du commerce.

Golfe d'Aden, Abyssinie et mer Rouge.

L'immense région de sable qui occupe, sous les noms de Sahara ou grand désert, de désert de Libye, de Nubie, etc., toute la largeur de l'Afrique, sans offrir d'autres parties fertiles que des oasis plus ou moins considérables et la riche vallée du Nil, n'est pas bornée aux limites de ce continent; mais, se continuant au delà de la mer Rouge et du golfe Persique, elle couvre tout l'intérieur de l'Arabie,

ainsi qu'une grande partie de la Syrie et de la Perse, où elle confine presque avec les steppes du Turkestan et de l'Asie russe par la Grande Boukharie d'une part, comme de l'autre par la Petite, avec le grand désert de Cobi ou de Schamo, qui traverse tout l'empire chinois, dans la direction du sud-ouest au nord-est. La plupart de ces contrées, que nous allons aborder maintenant, n'ont encore qu'une importance très-secondaire pour le commerce européen, n'étant guère, dans l'intérieur, d'un accès plus facile que l'Afrique centrale elle-même. Dans l'antiquité cependant, plusieurs d'entre elles ont brillé d'un très-vif éclat et joui d'une grande prospérité ; mais aujourd'hui leur résurrection dépend de toute sorte d'éventualités politiques et militaires, des travaux du présent, ainsi que des événements et des progrès de l'avenir, sur lesquels la réalisation prochaine d'une des grandes entreprises de notre époque, le percement de l'isthme de Suez, par le rapprochement qui doit s'ensuivre entre toutes les parties de l'ancien Monde, ne saurait manquer pourtant d'exercer bientôt une influence vivifiante et capitale.

Du côté de l'Afrique, le littoral, du point où nous l'avons laissé jusqu'à l'isthme égyptien, forme en général une bande déserte, où les ports ne communiquent avec les pays de l'intérieur que par caravanes. Ces pays sont d'abord, à l'est du cap Gardafui, l'ancien royaume d'Adel, puis au sud et au nord du détroit de Bab el Mandeb, qui donne entrée dans la mer Rouge, l'Abyssinie, qui se termine à l'ouest par le district aurifère de Fazokl, au midi par les pays de Choa, de Harrar, de Naréa et de Kaffa; ensuite la Nubie et, enfin, l'Égypte. Du côté de l'Arabie, au contraire, les districts fertiles de cette contrée, l'Yémen et l'Hedjaz, qui renferme les villes saintes de la Mecque et de Médine, avoisinent la mer.

Depuis que les Anglais ont renoncé au projet, formé par eux en 1834, de créer un établissement dans l'île de Socotora, à l'est du cap Gardafui, toute leur sollicitude s'est reportée sur la place d'Aden (voir page 60), en Arabie, laquelle commande, avec l'île de Périm, également occupée par eux, le passage du détroit, et attire vers elle à peu près tout le commerce du golfe qui a pris son nom.

Aden, qui est aujourd'hui une ville de près de 30,000 âmes, reçoit annuellement pour plus de 6 millions de francs de produits des con-

trées environnantes, parmi lesquels il faut mentionner comme les principaux, les cafés de l'Yémen et de l'Abyssinie, les peaux, les cuirs, les bestiaux vivants, le suif, le beurre, la myrrhe, la civette, l'encens, l'ivoire, la nacre, les perles fines, les plumes d'autruche, le séné, etc., ainsi que pour une valeur à peu près égale de produits de l'Inde anglaise, de la Chine, de la Perse, des États-Unis et de la France même, en cotons et tissus de coton, soieries, draps, métaux, poudres, fusils à mèches, vins de Champagne et de Bordeaux, eaux-de-vie et conserves. L'argent monnayé, consistant surtout en talari et roupies de la compagnie des Indes, doit également être mentionné dans cette importation; toutefois les souverains anglais, nos pièces d'or de 20 francs et les pièces de 5 francs n'y entrent que pour un quart. Dans l'année 1857-1858 le chiffre des importations d'Aden a ainsi dépassé 17 $^1/_2$ millions de francs, et celui de ses exportations 10 $^1/_2$, avec le numéraire, compris pour 5 $^1/_2$ dans le premier et pour 3 $^1/_2$ dans le second. Diverses lignes de steamers aboutissent à ce port comme à un centre commun, de Bombay et de Calcutta, d'Australie et de Maurice. Ces services, dont l'importance tend continuellement à s'accroître, en raison des avantages que la voie d'Égypte présente déjà sur celle du Cap, pour les malles comme pour les voyageurs, ont à Aden des dépôts considérables de charbon de terre, importé de la Grande-Bretagne par des navires de tout pavillon, qui relèvent de cette place pour Bombay, où ils vont prendre charge.

Les autres ports et places de trafic du golfe sont, sur le rivage africain : Berbéra, Zéila et Tadjoura, puis, dans la mer Rouge : Amphila, Edd, Arkéko, Massouah et Souakin; enfin, les ports égyptiens de Kosséir et de Suez, déjà mentionnés au commencement de ce chapitre; sur le rivage oriental ou d'Arabie, dans la direction inverse du nord-ouest au sud-est: Yambo, Djeddah, Conféida, Lohéia, Hodéida et Moka. Les ports de cette côte ont des douanes turques, dont la Porte avait affermé les revenus pour deux ans, à partir du 18 juillet 1860, avec ceux des places maritimes du littoral opposé, de Souakin, Massouah et Zéila, à une compagnie qui s'était formée dans ce but à Constantinople; mais récemment ces dernières ont, comme nous l'avons vu, passé sous l'administration du vice-roi d'Égypte.

Sur la côte d'Adel, presque en face d'Aden, Berbéra est un point très-important, à l'extrémité de la route des caravanes de l'intérieur vers la mer, où leur arrivée coïncide à peu près avec l'époque d'une foire qui commence en novembre, pour ne finir qu'en avril, et attire quelquefois près de cent mille visiteurs. Une multitude de boutres, partis des rivages de l'Arabie, de la Perse et de l'Inde, s'y rendent de leur côté. Il s'y fait un commerce de troc considérable, dans lequel l'exportation seule n'atteint pas, annuellement, moins de 12 à 15 millions de francs. Les articles principaux qui s'y traitent sont la poudre d'or, l'ivoire, les plumes d'autruche, la nacre, les perles fines, l'encens, la civette, la myrrhe, le séné, différents bois de teinture, le café, les cuirs et peaux, les bestiaux, chevaux et mules, la cire, le miel, la gomme, etc. On y reçoit en échange, comme à Massouah, des cotonnades et soieries, cotons et soies, du drap rouge et bleu, des fusils à mèche, du riz, du sucre et du thé, du plomb, du fer, du cuivre, du bois de construction et des talari, ces derniers pour une valeur d'environ 2 millions de francs. Le quart de tout ce commerce se fait par Aden. Les environs de Berbéra étant riches en bétail, la Réunion et Mayotte trouveraient à s'en approvisionner largement sur ce marché, à défaut des bestiaux qu'elles reçoivent d'habitude de Madagascar. Il y a des ressources semblables à Zéila, autre port très-bien situé au fond d'une baie très-sûre, plus près de l'Abyssinie, à 60 lieues ouest de Berbéra; puis vient Tadjoura, point auquel de nombreuses routes, partant de là et pénétrant jusqu'au cœur de l'Abyssinie méridionale, semblent devoir également assurer de l'avenir, et où l'on pourrait attirer tous les produits de l'intérieur, pourvu qu'on se soumît à la coutume de verser d'avance un tiers de la valeur des marchandises demandées aux chefs de caravane, usage de commerce qui n'est évidemment compatible qu'avec la supposition d'une entière confiance dans la probité de ceux-ci.

Passé le détroit, sur la côte africaine de la mer Rouge, le village d'Edd, situé au fond d'une petite baie, sous 14° de lat. N., où une maison française a établi un comptoir dans les dernières années, paraît aussi appelé, par sa situation, à devenir un point commercialement intéressant. Cependant, il n'a pas été donné suite au projet d'établissement français en Abyssinie mentionné au tome Ier, page 113.

Tous les ports de la côte orientale, depuis Zéila jusqu'à Souakin, ont des communications directes, plus ou moins faciles, avec cette contrée; mais, le plus important de beaucoup est celui de Massouah, dans la petite île de ce nom, située non loin d'Arkéko. Massouah, l'entrepôt naturel de l'Abyssinie septentrionale, quoique port égyptien comme Souakin, est le centre d'un mouvement d'échanges qui atteignait, en 1859, environ 14 millions de francs, dont 12 pour les marchandises importées des Indes et du golfe Arabique et 2 pour les produits africains exportés à l'étranger, et qui consistent principalement en café, myrrhe, encens, peaux, gomme, ivoire, séné, mantègue (graisse animale) et poudre d'or.

Les îles Dalak, à une journée de Massouah, fournissent les plus belles perles fines, pour une valeur annuelle de 1 million de francs (voire même du triple aux prix d'Europe), de la nacre et de l'écaille, principalement expédiées dans l'Inde, en Égypte et en Arabie.

La seule monnaie connue à Massouah est le talaro ou thaler d'Autriche, à l'effigie de Marie-Thérèse, évalué à 20 piastres égyptiennes ou 5 fr. 25 c. L'Autriche importe dans le Soudan beaucoup de ces pièces de fabrication moderne, mais scrupuleusement copiées sur le type original. Pour les menues dépenses, on se sert de verroterie bleue, connue sous le nom de conterie de Hollande[1].

Les moyens d'échange que doivent se procurer, en outre, les voyageurs qui parcourent l'intérieur du Soudan, sont la poudre d'or, que les indigènes appellent *tibbar*, le sel, les cauris, qui ont cours dans ces pays comme numéraire, et des pièces de cotonnade blanche et bleue de la valeur d'une piastre, qui se détaillent en coupons d'une demi-piastre, d'un quart et d'un huitième de piastre. De petits articles de quincaillerie peuvent aussi servir avantageusement de monnaie. Le sel, à défaut de mines dans la plupart de ces contrées intérieures, y acquiert un très-grand prix, qui augmente en raison de la distance à laquelle on le transporte, jusqu'à ce qu'il arrive à valoir presque son pesant d'or.

Quant à Souakin, place également située dans une petite île tout

1. Voir à ce sujet, ainsi que pour les poids et mesures, ABYSSINIE, F. C., n° 5 p. 8.

près de la côte, plus au nord de celle-ci, c'est le port de la Nubie et le seul point par lequel le Soudan égyptien se trouve en relations suivies avec le golfe Arabique et tout particulièrement avec Djeddah. Des rapports plus étendus et plus nombreux avec l'intérieur et même avec l'Abyssinie, depuis une vingtaine d'années, ont beaucoup accru son commerce. Les exportations s'y composent principalement de bétail et de mules, de peaux de bœuf et de chèvre, de laines, de gommes, de sésame et de dourah, de tamarin, de café d'Abyssinie, de sparterie et de nattes, d'ivoire, de nacre et d'écaille, de peaux de poisson, de plumes d'autruche, de cire, de miel, de beurre fondu, de graisse et de natron; les importations, de sel, de riz et de dattes, de sucre, d'épiceries, de drogueries et de tabac, de fer, de bois de charpente et de construction, de tombac, de bois de sandal, de cauris, de quincaillerie, armes et verroteries fournies par l'Allemagne et l'Autriche, etc. Les autres articles manufacturés sont anglais. Là, comme dans les autres ports de la mer Rouge, la France est étrangère au commerce d'importation, nos articles étant relativement trop coûteux pour la consommation locale, qui ne porte, assez généralement, que sur des articles de bas prix. Mais, du jour où l'isthme de Suez sera percé et où tous les ports de cette mer se trouveront ainsi plus directement en contact avec l'Europe, un mouvement d'échanges important ne peut manquer de s'établir entre ces places et Marseille, et nos produits fabriqués, pourvu qu'ils soient appropriés aux besoins spéciaux des populations de ces rivages, y trouveront un débouché sûr.

Deux grands États, l'Égypte et l'Abyssinie, plus civilisés que les pays environnants, se partagent, comme on sait, la domination de la vaste et fertile région du Nil.

L'Abyssinie, l'Éthiopie des Anciens, connue depuis par les rapports d'alliance qu'elle entretenait avec les Portugais, à l'époque de leur prépondérance dans les mers de l'Inde, est un pays de plateaux et de lacs, de pâtres et de troupeaux, arrosé, dans sa partie méridionale, par la branche orientale du Nil ou Nil bleu. C'est un des plus anciens foyers du christianisme en Afrique, presque perdu au milieu du monde musulman, qui serre de près le pays au nord, et de la population sauvage des Gallas, qui le harcellent sans répit au

sud. Ces luttes avec les voisins et l'anarchie à laquelle il n'a été que trop souvent en proie, l'ont retenu dans l'isolement et y ont arrêté les progrès d'une civilisation naissante. En 1848, l'Angleterre y accrédita, pour la première fois, un consul et, l'année suivante, elle conclut un traité de commerce et d'amitié avec le souverain qui y régnait alors; mais, en 1856, le renversement de ce prince par un de ses gendres, l'empereur actuel Théodore, troubla ces rapports à tel point que ce monarque, soupçonnant les Anglais d'intrigues contre son pouvoir auprès du pacha d'Égypte, fit saisir leur consul Caméron, qu'il retient encore dans une dure captivité. D'un autre côté cependant, ce prince énergique s'est montré assez libéral dans ses relations avec les nations d'Europe, ayant publiquement offert des terres et de l'ivoire aux Européens qui viendraient se placer sous sa protection, afin de répandre parmi ses peuples les arts et l'industrie des pays chrétiens. Il est à désirer que ces heureuses dispositions soient mises à profit par ces derniers et surtout par la France, dans l'éventualité déjà mentionnée de la prochaine ouverture du canal de Suez[1].

Au sud de l'Abyssinie, le pays de Naréa est l'entrepôt de tous les produits qui, de cette partie de l'intérieur, cherchent un écoulement par Gondar vers Massouah. Plus au sud encore, le pays de Kaffa, demeuré jusqu'à présent presque inaccessible pour les Européens, bien qu'il ait un gouvernement très-bien établi pour ces contrées et une population en partie chrétienne, ne communique, par caravanes, qu'avec le Naréa. Il a donné son nom au café, qu'il produit d'excellente qualité et à vil prix, et dont des quantités assez considérables sont annuellement dirigées sur Massouah, par la voie indiquée ci-dessus[2].

Les marchandises françaises sont encore très-peu répandues sur le grand marché abyssin, qui offre des caractères particuliers et sur

1. Voyez sur l'Abyssinie, sous ce nom, dans les *Annales*, F. C., les n°s 1 à 6; puis les *Voyages en Abyssinie* de Combes et Tamisier, en 4 vol., Paris, 1838, et de Ferret et Galinier, en 3 vol., Paris, 1847, ainsi que celui de Rochet d'Héricourt *dans le royaume de Choa*, en 2 vol., Paris, 1846.

2. Voir une notice sur ces deux pays dans les *Annales*, ABYSSINIE, MER ROUGE ET AFRIQUE ORIENTALE, F. C., n° 3, p. 8.

lequel le commerce des objets de luxe n'a guère de chances de succès, parce que les industries qui suffisent aux goûts des habitants, comme la sellerie, l'orfévrerie et la broderie, sont réellement assez perfectionnées, et que le riche Abyssin met son amour-propre à porter de préférence ce qui est fabriqué dans le pays même. D'ailleurs, l'Inde anglaise, par ses tissus, l'Autriche, par ses produits à bon marché, se sont assuré le monopole du trafic qui répond aux besoins communs. En revanche, nos articles de luxe auraient un débit certain dans les villes musulmanes des deux bords de la mer Rouge, chez le nombreux personnel des fonctionnaires et tous les Turcs aisés, qui tiennent à l'élégance, surtout pour leurs harems. On y placerait avantageusement toute espèce de tissus fins, à couleurs vives, de l'argenterie galvanique et de la ferblanterie, des montres et horloges de la Forêt-Noire, à cadrans arabes, et des instruments d'optique; dans l'Abyssinie en particulier, des parfumeries, du sucre en pains, que l'on y importe sous le nom de sucre belge, de la quincaillerie à bon marché et des rasoirs, des fusils doubles, de l'imagerie d'Épinal, du papier écolier, qui vient de Trieste, et peut-être des allumettes chimiques, article qui se consomme par millions de boîtes, et dont une maison de Vienne a eu, jusqu'à présent, le monopole. Le bien-être de l'Abyssin se réduit, en général, aux vêtements et aux armes qu'il fabrique lui-même; son luxe principal est dans le bétail, les chevaux et les mules, qui restent dans le pays faute de débouché. Le café, la cire, les peaux et les esclaves forment les quatre grands objets du commerce local. Pour preuve de la difficulté qu'on éprouve, en Abyssinie, à se procurer certains objets qui nous semblent de première nécessité, il suffit de mentionner que, parmi les Européens établis dans ce pays, au nombre d'une vingtaine de familles, toutes dans l'aisance, qui envoient trois ou quatre fois l'an à Massouah pour faire leurs achats, même les plus riches marchent le plus souvent pieds nus.

Dans aucune contrée, les marchandises importées ou exportées ne sont aussi fortement taxées qu'en Abyssinie. De Gondar à Massouah, distance de moins de 80 lieues, on compte de 15 à 18 points différents où elles sont chargées, par les chefs ou gouverneurs, de contributions onéreuses, et doivent acquitter des droits

de douane, qui triplent le prix de certains produits, celui du café notamment.

Au nord-ouest de l'Abyssinie, le Soudan égyptien comprend la Nubie, dont le Sennaar occupe le midi et le Dongola la partie septentrionale, ainsi que la grande oasis du Kordofan, à l'ouest du Sennaar. Celui-ci n'est lui-même fertile que le long des fleuves et des rivières. L'industrie des indigènes se borne à la fabrication d'armes, d'étoffes de coton, de poterie, de nattes, de vases en bois, etc. On y consomme beaucoup d'articles d'Europe, notamment des tissus, de la quincaillerie, de la bijouterie fausse, de la verroterie, du papier, des eaux-de-vie et des vins, en retour desquels le pays donne de la poudre d'or, des dents d'éléphant, des peaux, du musc, du miel, de la gomme. Il s'y fait aussi un grand commerce d'esclaves pour l'Égypte, surtout à l'époque du pèlerinage de la Mecque.

L'ancienne Méroé, les Djezaïr ou îles, c'est-à-dire districts compris entre l'Atbara et le Nil Bleu, dans la partie orientale du Sennaar, est le grand centre de la production cotonnière du Soudan égyptien, dans lequel il n'y aurait pas moins de 15 millions d'hectares, d'un sol très-fertile, entièrement disponibles pour cette culture. Métamma ou Gallabat, à deux lieues de l'Atbara, colonie d'émigrés nègres du Darfour à peu près indépendante, qui a passé, en 1863, de la suzeraineté de l'empereur d'Abyssinie sous celle du pacha d'Égypte, est le plus grand marché permanent de ce produit, à côté duquel on y vend aussi du café et de la cire. On évalue, en moyenne, la vente de chaque marché hebdomadaire à 4,000 balles de coton non égrené (du poids de 52 à 63 kilogrammes la balle), généralement dirigées sur l'Abyssinie, dont les habitants, bien qu'ils ne s'habillent que de coton, en cultivent très-peu[1].

Les habitants du Kordofan échangent, de même que ceux du Sennaar, les marchandises européennes, qui leur viennent du Caire et de Khartoum, contre les produits de leur sol, semblables à ceux de la Nubie.

A l'ouest du Kordofan, dont la gomme est la plus estimée du commerce, après celle du Sambar ou pays de Massouah, commence la

1. Voir *Annales*, ABYSSINIE, F. C., n° 6, p. 10, pour plus de détails.

partie indépendante du Soudan oriental avec le Darfour, qui comprend aussi des vallées bien arrosées et de fertiles oasis. Les montagnes du sud renferment de riches mines inexploitées de cuivre et d'or. Il y a, en outre, de vastes forêts remplies de bois précieux. Dans toute cette région, on récolte du riz, du maïs, du blé, du millet, du chanvre, du lin, du coton, de l'indigo et des plantes médicinales. Les troupeaux y sont nombreux et la population, musulmane en majeure partie, très-considérable et plus civilisée qu'on ne le pense généralement en Europe. Viennent ensuite, sous les mêmes latitudes à l'intérieur, le pays déjà nommé d'Ouadaï, et un peu plus au nord, le Borgou, espèce de confédération, présentant le même aspect physique et moral que le Darfour.

C'est ce dernier pays qui approvisionne de tous les produits de ces régions les caravanes qui, chaque année, se rendent presque régulièrement, par le Bornou (voir p. 292), le Sahara et le Fezzan, à Tripoli et à Tunis, ou bien dans la Haute-Égypte et sur le littoral de la mer Rouge. Ces caravanes, ordinairement composées d'un millier de chameaux, sont toujours escortées de cavaliers, armés pour les défendre, et ne voyagent que la nuit, à cause des chaleurs. Dans le Soudan égyptien, la sécurité des routes est parfaite, et il paraît que l'Abyssinie jouit du même avantage, pour la première fois depuis trois siècles.

C'est ici le lieu de rappeler encore une fois que le commerce de l'Afrique orientale se trouve entre les mains de diverses associations libres, dont les membres sont liés entre eux par un esprit de corps et une solidarité qui ont pour résultat de leur livrer le monopole de certaines zones, fermées à la concurrence étrangère. Tels sont, outre les Banians déjà mentionnés, les Souahélis et les Saumalis, exploitant presque tout le pays des Gallas, et dont les opérations s'étendent, sur la côte, au sud jusqu'à Mozambique; les *neggadé* ou marchands d'Abyssinie, les Hadarba de Souakin et des environs, où ils traitent principalement l'ivoire, et les Danagla ou marchands du Dongola, qui sont répandus dans toutes les villes du Soudan égyptien et du Darfour, mais ont fixé à Khartoum, dans le premier, et à Kobbé, dans le second, leurs siéges principaux. Le commerce européen pouvant difficilement lutter avec ces corporations, qui ont pour elles

la tradition et l'usage, il y a nécessité pour lui de s'en faire des auxiliaires. C'est pour l'avoir négligé que les maisons européennes[1] de Khartoum, exploitant le fleuve Blanc (la branche principale du Nil), ont presque entièrement perdu leurs relations avec ce fleuve, où les sujets égyptiens sont restés les maîtres du marché, en 1862. A l'intérieur, une succession de marchés frontières forme en quelque sorte la chaîne entre les différentes associations, de façon que de la mer Rouge au cap Vert, la ligne des transactions commerciales n'est jamais interrompue. La guerre même, qui est l'état permanent de l'Afrique intérieure, ne les arrête pas, une sorte de loi internationale, tacitement reconnue, protégeant les convois de marchandises. Les chefs de tribu peuvent bien rançonner les caravanes, mais ils ne les pillent pas. Le seul ennemi, pour elles, est l'Arabe Maghrébi, qui coupe les routes du désert, principalement au nord et à l'est du Darfour. En 1848, une caravane du Kordofan fut égorgée tout entière par les Béni Djérar. Cependant, le manque d'énergie seul des marchands encourage les pillards, qui n'ont jamais osé s'attaquer à une caravane disposant d'une dizaine de bons fusils.

Les Européens de Khartoum, place de création toute moderne, mais que le gouvernement égyptien néglige depuis plusieurs années[2], et dont la prospérité a beaucoup décliné, traitent en partie directement avec les noirs. Ils sont, d'ailleurs, obligés d'élargir chaque année le cercle de leurs opérations dans le sud et le sud-ouest, à mesure que les grands troupeaux d'éléphants s'éloignent du fleuve Blanc. Aussi les comptoirs se sont-ils avancés de plus en plus vers le pays des Gallas, et ceux qu'on avait créés chez les Djour ont-ils atteint, en 1862, le territoire des Nyamnia cannibales[3].

Les caravanes du Darfour vont d'ailleurs encore au delà des frontières de la Nubie, jusqu'à Siout dans la Haute-Égypte, où se réunissent également celles du Dongola, du Sennaar et du Kordofan. Les apports des premières, évalués à plus d'un million et demi de

1. Françaises, anglaises, autrichiennes et italiennes.

2. Le projet d'établissement d'un chemin de fer, pour faciliter les communications de Khartoum, qui est située en amont des cataractes, avec la Basse-Égypte, vient cependant d'être repris par le pacha.

3. Voir *Annales*, ABYSSINIE, F. C., n° 6.

francs en 1856, avaient doublé dans cette année. Les deux produits les plus importants, l'ivoire et les plumes d'autruche, qui y figuraient le premier pour 950,000 fr., le second pour 350,000, n'ont d'ailleurs commencé à marquer, dans les envois du Darfour, que depuis l'abolition du commerce des esclaves en Égypte[1].

En remontant le Nil de Siout à Kenneh, on retrouve, à l'est sur la mer Rouge, le port égyptien déjà nommé de Kosséir, dont le mouillage est bien préférable à celui de Suez, et qui, entretenant des relations suivies avec Djeddah, doit une partie de son importance au passage des pèlerins de la Mecque, à leur retour de la ville sainte. Mais Suez n'en est pas moins et tend à devenir de plus en plus la place dominante et le port d'expédition principal du commerce de cette mer. Sa prospérité date de l'achèvement du chemin de fer, qui lui procure déjà des communications faciles et rapides avec le Caire et Alexandrie, ainsi que des progrès de la navigation à vapeur, dont elle est la tête de ligne, de laquelle part et vers laquelle se dirige tout le mouvement du golfe, et l'ouverture du canal maritime en construction à travers l'isthme, ne peut manquer de rendre sous peu cette admirable position mille fois plus avantageuse encore. En attendant, et à part l'immense transit dont les expéditions s'y croisent, le commerce propre du port de Suez s'est élevé de 1863 à 1864, c'est-à-dire dans le laps d'une année, de 25,563,000 à 47,615,000 fr. à l'importation, et de 7,810,000 à 11,578,000 fr. à l'exportation, exclusivement destinée pour Djeddah, sur le littoral arabe. L'ensemble du commerce extérieur de ce dernier port a été approximativement évalué, en 1859, à 39 millions de francs, dont près de 25 en importations de Suez et des autres places de la mer Rouge, du golfe Persique, des Indes orientales et de la Chine, contre 14 en exportations pour les mêmes contrées. Parmi les marchandises importées, dominent les tissus de coton pur ou mélangé avec de la soie, les soieries, le café de l'Yémen, le riz, le blé, le corail travaillé, venant de Suez; parmi les exportations ou réexporta-

1. Plus de détails sur toutes les parties du Soudan égyptien se trouvent dans le recueil précité, sous les rubriques ÉGYPTE, F. C., nos 7 et 15; AFRIQUE INTÉRIEURE, F. C., nos 1 et 3; enfin CÔTES D'AFRIQUE, F. C., nos 7 et 8.

tions, aussi les tissus d'Arabie ou de l'Inde, le café, les peaux, l'antimoine, le sel marin et la verroterie ou conterie. Les envois d'espèces consistent en talari. Djeddah, port principal de l'Hedjaz et centre du commerce de la mer Rouge, placé à distances égales de Suez et du détroit de Bab el Mandeb, doit sa prospérité à cette excellente position géographique, ainsi qu'au voisinage des villes saintes de Médine et de la Mecque. C'est ce voisinage qui fait affluer année par année, de décembre à mars, dans le port de Djeddah jusqu'à 120,000 pèlerins de tous les pays musulmans. Arrivant par caravanes et par mer, ils deviennent, sur ce marché, les agents d'un trafic considérable entre des points éloignés qui, sans eux, n'auraient jamais pu se lier par des relations d'aucun genre. L'Inde, l'Arabie, l'Abyssinie, l'Égypte, les États barbaresques et l'Europe, se rencontrent ainsi à Djeddah, où ils échangent leurs produits. On s'occupe de rétablir le consulat français qui existait déjà auparavant dans cette ville.

L'Yémen, qui occupe la partie méridionale de la côte, jusqu'au détroit, dans ce que les Anciens appelaient l'Arabie Heureuse, est un pays essentiellement agricole, dont on estime le commerce extérieur à plus de 20 millions de francs par an, et qui reçoit par les ports de Moka, d'Hodéida et de Lohéia, la presque totalité des marchandises, d'ailleurs peu variées, que les fabriques de l'Inde, des États-Unis ou de l'Europe fournissent à ses besoins. Moka, autrefois le principal et le plus rapproché du détroit, est aujourd'hui en décadence et n'exporte plus, annuellement, que pour environ 2 millions de francs, dont le quart à peine en café, le reste en cire, gomme arabique, myrrhe, ivoire et cuirs, produits en échange desquels il reçoit aussi des cotonnades et des cotons des États-Unis et de l'Inde, des soieries et des draps, du fer, du cuivre et du plomb, du bois de construction, des outils, du tabac, du riz, du sucre, etc., pour une valeur totale d'environ un million et demi de francs. La différence se solde en talari.

On estime que l'Yémen produit, annuellement, plus de 3 $^1/_2$ millions de kilogrammes de son café, célèbre sous le nom de Moka; mais, depuis que l'Angleterre a établi un port franc à Aden, la majeure partie des cafés du versant méridional de la contrée a pris cette di-

rection, et, comme l'abondance de la production du café, à Ceylan, a fait tomber les prix de cette denrée sur les marchés des Indes, les récoltes du centre et du nord de l'Yémen ont dû chercher un débouché vers l'Égypte et l'Europe, dans les ports plus rapprochés de Suez. C'est par Hodéida, résidence actuelle du pacha, que se fait maintenant l'exportation principale du café dit de Moka, ville dont la population est tombée, de 60,000 habitants, qu'elle possédait jadis, à 1,500, tandis que celle d'Hodéida s'est élevée, peu à peu, de 5,000 à plus de 25,000. Cette place, dont la rade, comme celle de Moka, n'est sûre que pendant la mousson du sud-est, d'octobre en avril, exporte depuis, annuellement, pour environ 5 millions de francs de café et 1 million de cuirs, mantègue, cire, ivoire, nacre, myrrhe, gomme, etc. Les articles qui s'y importent sont à peu près les mêmes qu'à Moka. Lohéia, à une vingtaine de lieues au nord d'Hodéida, trafique surtout en grains du pays.

Tous les ports des côtes baignées, de part et d'autre, par la mer Rouge, qu'ils relèvent immédiatement du Grand Seigneur ou de l'administration de son grand feudataire, le pacha d'Égypte, se trouvent, comme nous l'avons déjà dit, placés sous le régime des douanes turques, indiqué plus haut.

Les nations européennes, si l'on excepte l'Angleterre[1], n'ont guère trafiqué, jusqu'à présent, avec les ports du golfe d'Aden et de la mer Rouge, autrement que par l'Égypte ou leurs établissements dans l'océan Indien, y compris Maurice et l'île de la Réunion. Mais, toutes sont plus ou moins intéressées dans le transit qui s'opère entre l'Europe et les Grandes Indes, par la voie d'Alexandrie et de Suez. Le transport des voyageurs européens et des malles, des marchandises et de l'argent, formant l'objet de ce transit (voir déjà p. 275), s'effectue par les paquebots de la compagnie anglaise dite péninsulaire et orientale, qui établit la première des services régu-

1. Ses opérations directes avec les ports turcs de la mer Rouge, dont nous venons de parler, et du golfe Persique, dont il sera parlé tout à l'heure, se trouvent comprises, en 1863, pour près de 7 millions de francs dans le mouvement général de son commerce avec l'ensemble de l'empire ottoman, à savoir: pour 31,601 liv. st. à l'importation et pour 243,672 à l'exportation du Royaume-Uni, laquelle n'atteignait encore, l'année précédente, que 8,499 liv. st.

liers entre Suez, l'Inde et Maurice, ainsi que par ceux de la ligne française organisée, en 1862, pour le service de l'Indo-Chine, après la dissolution de la compagnie égyptienne du Medjidié. Cette entreprise de bateaux à vapeur, créée à la fin de 1858, pour relier Suez aux autres ports du golfe, et faire arriver plus facilement dans le premier les produits de l'Yémen, de l'Abyssinie et d'une partie du Soudan, n'a pu se soutenir devant la concurrence des barques arabes, qui continuent, comme par le passé, à faire le cabotage de la mer Rouge et à transporter les masses de pèlerins qu'attirent les villes saintes de l'islamisme. La navigation à voiles européenne n'a déployé jusqu'à présent qu'une très-faible activité dans cette mer; mais cela doit changer du moment où l'ouverture du canal de Suez aura fait entrer tout ce bassin dans la sphère du trafic direct des marines d'Europe[1].

Golfe Persique et Asie intérieure.

Entre Aden et Mascate, le principal port de l'Oman, dont nous aurons à parler tout à l'heure, se trouvent plusieurs ports dont le meilleur paraît être celui de Marebat ou Merebat, vers le milieu de la côte méridionale de l'Arabie, non loin des îles déjà mentionnées (p. 61) de Kooria Mooria, situées plus au nord-est. Les navires allant aux Indes visitent ces stations, pour se ravitailler, car les provisions y abondent, le poisson surtout, dont les indigènes font activement la pêche; mais, pour le reste, il n'y a guère de commerce, les tribus arabes de ce littoral n'étant pas soumises à un gouvernement ferme et régulier, qui puisse garantir ou protéger les transactions.

L'Oman occupe la partie la plus saillante de la côte orientale de l'Arabie, sur le golfe Persique. C'est le pays le mieux gouverné de cette région. Mascate, où réside l'iman ou plutôt le sultan, qui possède aussi l'île de Zanzibar (voir p. 316), et avec lequel les États-Unis (en 1833), l'Angleterre (en 1839) et la France (en 1844) ont conclu des traités de commerce et de navigation, en est la capitale,

1. Voir, en outre, pour le commerce et la navigation de l'Arabie et de la mer Rouge, dans le recueil des *Annales*, ÉGYPTE, F. C., n[os] 2, 3, 8, 10, 11, 15 et 16.

ainsi qu'un excellent port de relâche, le principal entrepôt maritime du golfe, et comme la clef de l'Arabie et de la Perse. Le commerce européen y trouve la sécurité et les facilités d'approvisionnement dont il a besoin, pour l'eau, les vivres et le bois. Aussi, ce port est-il le rendez-vous des bâtiments anglais et hollandais qui font le commerce des Grandes Indes et de l'archipel de la Sonde. Cependant, la prospérité de Mascate ne vient pas de ses richesses territoriales, la pêche y étant, comme sur le littoral opposé, soumis à la Perse, la principale ressource alimentaire du pays, qui ne récolte que des dattes. Le riz est apporté de l'Inde, tandis que le blé, la plupart des fruits et le sel viennent de Perse. L'industrie de cette ville est également très-restreinte et ne livre à l'exportation que de la gomme sucrée. Mais, elle entretient une marine considérable, et le sultan possède même quelques navires à l'européenne. Les navigateurs de Mascate fréquentent les ports de l'Inde anglaise et font presque exclusivement le trafic du golfe avec la côte orientale d'Afrique, où ils échangent les dattes de leur pays contre de la poudre d'or, de l'ivoire, de la nacre, de l'écaille, des plumes d'autruche, de la gomme copal et d'autres drogueries, pour la réexportation surtout; voire même contre des esclaves, bien qu'ils ne puissent être mis en vente sur la place, où le sultan a consenti, en principe, à l'abolition de la traite. Il y a aussi des relations avec Java, Maurice et la Réunion. Directement, l'Angleterre n'a envoyé dans l'Oman que pour 1,189 liv. st. de charbon de terre, en 1863. Mascate reçoit, en outre, des tissus de coton, du sucre et du café, ce dernier de Moka. Enfin, il se fait sur son littoral un grand commerce de perles, pêchées principalement aux îles Bahrein, dans l'intérieur du golfe Persique, près de la côte d'Arabie [1].

Le régime de douane à Mascate, réglé par les traités dont nous avons fait mention, est le même qu'à Zanzibar (voy. p. 319).

La souveraineté des bords de ce golfe se partage, comme on sait, entre les princes arabes à l'ouest, la Turquie, maîtresse des bouches de l'Euphrate, au fond, et la Perse à l'est.

---

1. Voir *Annales*, F. C., sous les rubriques ABYSSINIE, MER ROUGE ET LITTORAL ARABIQUE, n° 2, p. 19, et CÔTES D'AFRIQUE, n° 12, p. 26.

Au fond du golfe, la ville turque de Bassora, sur la rive droite du Chatt-al-Arab, ou fleuve des Arabes, formé par la réunion des eaux de l'Euphrate et du Tigre, à peu de distance de son embouchure dans la mer, peut être considérée comme le port de Bagdad et l'entrepôt naturel des produits de l'Inde destinés à la Turquie et aux provinces adjacentes de la Perse. La décadence profonde d'une région fluviale qui était, dans l'antiquité et au temps du califat, le foyer de tant d'activité et de richesse, de puissance et de splendeur, a malheureusement paralysé le commerce de Bassora, qui paraît avoir aussi souffert par suite de la cession, faite par la Turquie à la Perse, du port voisin de Mohamera. Très-peu de navires à l'européenne, si l'on excepte les pyroscaphes anglais, affectés au service du golfe, qui a, en outre, des communications télégraphiques avec l'Inde, y figurent à côté des barques turques, arabes et persanes. La majeure partie des opérations de Bassora, dont le commerce est presque tout entier entre les mains des Arméniens, concernent, en effet, l'Inde anglaise. Les Anglais y achètent des chevaux arabes, pour Bombay et Calcutta, et ils y ont, en quelque sorte, monopolisé la fourniture des articles d'Europe, aussi rares que chers sur cette place. L'importation y consiste principalement en soieries, mousselines, draps, étoffes brochées d'or et d'argent, châles, métaux divers, bois de sandal, indigo, perles de Bahreïn, corail, café moka, épiceries, etc.; l'exportation, surtout en dattes, laines, noix de galle, chevaux et quelques tissus de laine et de coton. Il arrive aussi, mais rarement, qu'un navire français vient s'y pourvoir d'un chargement de blé pour la Réunion. Un fait particulièrement important, pour l'approvisionnement de tous les ports du golfe Persique en grains de Bagdad, depuis 1863, c'est l'organisation d'un service fluvial de bateaux à vapeur entre cette ville et Bassora. Cette voie semblerait devoir également obtenir la préférence sur la route de caravane d'Alep, pour l'écoulement des laines, cotons et autres produits encombrants que l'Irak Arabi livre ou pourrait fournir au commerce[1]. L'avenir de cette contrée dépend surtout de la réalisation du projet, conçu et poursuivi par les Anglais, d'établir une ligne de correspon-

1. *Annales*, TURQUIE, F. C., n° 18, p. 43.

dance et de transit du golfe Persique à la Méditerranée, par la Syrie (voir p. 265). Le régime de douane de Bassora est celui des autres ports de l'empire ottoman.

Indépendamment de Mohamera, située sur le même fleuve que Bassora, au-dessous de cette ville, la Perse, qui occupe le rivage oriental du golfe, n'y possède que deux ports: Bouschir ou Abouscher, qui est celui du Farsistan, et Bender-Abbassi ou Gomroun, le meilleur de toute la côte, dans la province de Kerman, en face de l'île d'Ormus, jadis si célèbre comme siége de la factorerie portugaise, qui y avait monopolisé le commerce de la Perse, de 1515 à 1662. Après la chute d'Ormus, les Anglais, les Hollandais et les Danois établirent, pour quelque temps, leurs comptoirs à Bender-Abbassi, qui devint alors une ville riche et florissante. Mais aujourd'hui, retombée dans l'abandon, elle n'est plus, en réalité, avec Ormus, qu'une dépendance des États du sultan de Mascate, sur laquelle le chah n'a conservé qu'une suzeraineté nominale. Son port offre cependant de très-grands avantages naturels; il commande tout le golfe; les communications avec l'intérieur s'y établissent avec la même facilité par la voie de Kerman que par celle de Chiraz, et on pourrait aisément s'y procurer du charbon de terre, outre qu'il y a, dans les montagnes de la province, des mines de cuivre, de plomb et de fer, qui pourraient être facilement exploitées. Ses exportations consistent, actuellement, en toumbéki ou tabac de Perse, coton, soie, laine, riz, opium et charbon minéral; l'importation se compose de cotonnades, armes, porcelaines, verreries, articles de Paris, sucre, épices, indigo, cochenille et liqueurs fortes. Mais, par le fait, c'est Bouschir, dont le port, quoique très-mauvais, est devenu le plus considérable de tout le midi de la Perse, par suite de l'établissement de communications régulières avec Bombay, qui approvisionne aujourd'hui, principalement, cette contrée de marchandises de l'Inde, et, en partie même, directement ou indirectement, de produits d'Europe, lesquels s'y échangent contre de la soie brute, de la laine du Kerman, des châles et tapis, étoffes de soie, chevaux, fruits secs, vins, grains, perles et turquoises, du cuivre, des noix de galle, de l'assa fœtida, etc. La France n'a point de relations commerciales avec ces ports. L'Angleterre n'y a expédié directement que pour 31,970 liv. st. de marchan-

dises en 1860, pour 26,545 en 1861, et pour 22,729 en 1862. Ces envois, qui se composaient de cotonnades et de sucre raffiné, ont été depuis à peu près nuls, comme l'importation; mais, il ne faut pas perdre de vue que les opérations du commerce britannique avec cette partie de l'Asie se font, généralement, par la voie de ses marchés de l'Inde.

Les bords du golfe Persique présentent, du côté de l'Arabie, nombre d'écueils et de bancs de sable, qui y rendent la navigation très-dangereuse; du côté de la Perse, une bande de terrains bas que les chaleurs excessives de l'été rendent inhabitables. Des pirates arabes infestaient autrefois cette mer; mais, depuis que les Anglais y croisent constamment, elle est devenue beaucoup plus sûre. De Bender-Abbassi à Kourratchi, dans le Sind, il n'y a pas, sur toute la ligne des côtes du Béloutchistan, qui sépare les provinces méridionales de la Perse de l'empire anglo-indien, une seule place maritime visitée par les navires du commerce européen.

Perse. — On a déjà dit ailleurs que le commerce de cette contrée avec l'Europe ne se fait qu'en très-petite partie par ses ports du sud, mais principalement par la voie de l'Arménie turque ou de la Transcaucasie russe, Trébizonde et Constantinople. Dans le nord de la Perse même, la ville de Tauris, où des maisons françaises, anglaises, allemandes, suisses et grecques ont formé des comptoirs et déjà donné une certaine impulsion aux échanges avec l'Occident, est le grand entrepôt des marchandises d'Europe. Depuis 1858, une maison suisse s'est même établie à Téhéran, qui est aujourd'hui la capitale. Dès maintenant il s'importe, de ce côté, en Perse près de cent mille colis, qui représentent un roulement de capitaux de 70 millions de francs. L'exportation peut s'évaluer à 40 millions de francs, par an. Pour suffire au transport de ces marchandises, dans la supputation desquelles ne sont pas compris les échanges avec la Russie, qui ont lieu principalement par la mer Caspienne, il faut 3,000 conducteurs de caravanes et 16,000 bêtes de somme. Mais, il ne faut pas oublier que la Perse, dans sa vaste étendue, renferme, encore aujourd'hui, une population très-industrieuse de près de 10 millions d'âmes. Aussi, y a-t-il lieu d'espérer que son commerce extérieur doublera en peu de temps, quand le chemin de fer projeté dans la Turquie

d'Asie et celui qui est en construction dans la Transcaucasie seront en activité. Afin de rattacher le nord de la Perse au réseau en voie de formation, le chah vient, de son côté, d'autoriser l'entreprise d'une ligne sur Tiflis, avec des embranchements sur la mer Noire et sur Erzéroum. Actuellement, le prix de transport d'une charge de 175 kilogrammes, de Trébizonde à Téhéran, est encore d'une centaine de francs et, au retour, de 75 francs, avec des variations, suivant la bonne ou la mauvaise saison. La durée du voyage varie d'un à deux mois. En général, les voies de communication manquent. Dans l'état actuel des chemins, toutes les marchandises doivent être portées à dos de mulet ou de chameau, et il y a de si mauvaises routes qu'on est obligé d'avoir recours aux ânes et même aux vaches. Quant à certains objets, comme, par exemple, les grandes glaces, les meubles et le vin en tonneaux, qui ne peuvent être pris en plusieurs lots, et dont le poids dépasse celui d'une charge, il est tout à fait impossible de les transporter dans ces conditions. Le besoin de bonnes routes se fait d'autant plus vivement sentir que beaucoup d'autres villes encore, telles qu'Ispahan, Hamadan, Koum, Kermanchah, Zindjean et Kazbin, Chiraz et Kerman, font un commerce d'importation très-étendu. Pour la correspondance cependant, il existe aujourd'hui une ligne télégraphique reliant Téhéran à Paris, par Bagdad, ainsi qu'à Tauris et à Rescht, centre de la production séricicole en Perse.

Cette contrée, quoique seulement la vingtième partie du sol y soit en culture, fournit à l'exportation des soies gréges et de la graine de vers à soie, dans une proportion considérable, du coton, en quantité aujourd'hui insignifiante, le toumbéki, espèce de tabac destiné au narguilhé et dont il se fait un commerce énorme avec tous les ports du Levant et de l'océan Indien, des céréales, du riz et des noix de galle; elle produit des fruits en abondance, du vin (dans le sud, à Chiraz), de l'opium, de la garance et d'autres plantes colorantes. De ce pays viennent aussi les peaux d'agneau frisées, connues sous le nom d'astrakhan. Parmi les matières premières qu'il fournit, les soies nous sont devenues presque indispensables, et, dès à présent, nous en tirons chaque année, du Ghilan, plus de 1,500,000 kilogrammes, représentant une valeur de près de 18 millions de francs. Mesched

et Yezd en produisent aussi de bonne qualité, tandis que celles de Kaschan et du Mazandéran sont très-inférieures. Quant aux graines de vers à soie, l'exportation n'en rencontre plus d'entraves, la prohibition de sortie, dont elles étaient frappées, ayant été levée pour quatre ans, à partir du mois de septembre 1862. Tout le coton qui s'exporte va en Russie.

L'impression des étoffes, la fabrication des armes vulgairement appelées de Damas, les ouvrages en papier mâché d'Ispahan, les mosaïques de Chiraz, les châles de poil de chèvre, les draps dits *barecks* et *patous* en poil de chameau, les autres lainages, les tapis et les feutres de Kerman, tels sont, avec les soieries, les peaux maroquinées et le chagrin, la chaudronnerie et des vases d'émail cloisonnés d'un goût exquis, les objets principaux de l'industrie persane. Le bon marché des taffetas de Yezd et de Kaschan, qui joignent à la durée, au bon teint et à la souplesse l'avantage de se laver comme un mouchoir de poche et de ne coûter que 1 fr. 75 c. ou 2 fr. le mètre, permet de substituer ces étoffes, qui servent en général pour les robes d'hommes et de femmes, au linge et à la flanelle, qu'elles remplacent souvent dans l'usage du pays. La fabrication, déjà fort importante, de ces tissus serait susceptible d'un bien plus grand développement, si les marchands en trouvaient facilement le débit au dehors. Les habitants d'Ispahan achètent une grande quantité de calicots anglais, pour les teindre. La ville de Boroudzird, enfin, fournit annuellement plus de 5 millions de pièces de cotonnades communes, formant une valeur de près de 10 millions de francs, et le *tchite* rouge, sorte d'indienne d'un usage excellent pour les gens du peuple, est répandu dans toute la Perse. Quelques-uns des lainages de Kerman, ainsi que les maroquins et les chagrins d'Hamadan, pourraient trouver un utile emploi, même en France. Cela ne veut pas dire, cependant, qu'en général les Persans puissent lutter avec l'industrie européenne. Nos draps, nos porcelaines, nos cristaux, sont devenus indispensables aux hautes classes du pays, et les articles de Paris y sont partout recherchés. Un comptoir français à Téhéran pourrait même y ouvrir des débouchés à nos vins et à nos sucres raffinés, ainsi qu'à nos soieries de Lyon, nos mousselines, nos papeteries, glaces, etc. D'autre part, il trouverait en Perse, outre les produits déjà mentionnés pour

l'exportation, toute sorte de matières premières, des laines, des poils de chèvre et de chameau, des pistaches, de la cire jaune, de la rhubarbe, de la manne, du séné, de la réglisse, etc.; des huiles de pétrole même, qui y sont très-abondantes.

Le gouvernement britannique a conclu avec la Perse, à la date du 28 octobre 1841, sur le pied du traitement de la nation la plus favorisée, un traité de commerce[1], qui l'autorise à entretenir des agents commerciaux à Tauris, à Téhéran et au port de Bouschir. La France, de son côté, en a fait un sur les mêmes bases avec le gouvernement persan, le 12 juillet 1855[2]. Nous avons également un consulat à Tauris et une agence à Rescht, où se font nos principaux achats de graine de ver à soie. Avec Bouschir, le port du midi de la Perse, nos relations sont encore à peu près nulles. Il y a lieu de croire, cependant, qu'il ne serait pas impossible de s'en créer, sur cette place, de très-avantageuses, même pour le trafic avec Ispahan et l'intérieur, si des navires français venaient acheter le toumbéki que l'on expédie de ce point du golfe à Bagdad, pour le transporter, par la voie certainement plus économique de Suez, à sa destination dans les échelles du Levant. D'autres denrées du golfe, telles que le riz et l'opium, pourraient également y former un appoint pour le commerce de nos colonies, si elles entreprenaient de fournir le sucre, les épices, l'indigo, nécessaires à la consommation persane, et qui aujourd'hui viennent de Batavia ou de l'Inde[3]. Le *toman* (de 10 *krans*), monnaie d'or de la Perse, vaut environ 16 fr. Le gouvernement perçoit à Tauris sur les marchandises importées, depuis 1862, un droit de douane de 5 tomans par charge de cheval (près de 250 kilogr.). Les droits de sortie varient. Les produits exportés pour la Russie sont soumis à une perception de 1 toman 4 krans par charge[4].

Asie intérieure. — La Perse, qui tend à se relever de nos jours

---

1. Voir le texte dans le *Dictionnaire du commerce* de Macculloch, édit. de 1859, p. 1333.

2. Voir le texte aux *Annales*, FRANCE, L. C., n° 159.

3. Pour des renseignements plus détaillés sur le commerce de la Perse, nous renvoyons, dans les *Annales*, au document TURQUIE, F. C., n° 19.

4. *Archives commerciales de Prusse*, année 1863, t. Ier, p. 149.

par sa propre vitalité, semblerait devoir être aussi l'intermédiaire naturel entre l'Europe et la Haute-Asie; mais la difficulté des communications avec ce plateau, entrecoupé d'affreux déserts et de chaînes de montagnes presque impénétrables, ainsi que la barbarie fanatique des Afghans, qui ont subjugué toutes les provinces orientales de l'Iran, et celle des Ouzbeks, qui dominent dans le Touran, paralyse toutes les relations continentales avec les pays de cette région, trop éloignés de la mer pour y suppléer par la voie d'un port. Les principales de ces contrées intérieures sont, au nord du Béloutchistan, le Kandahar, la belle province de Kaboul, voisine de l'Inde, et le Khoraçan oriental ou royaume de Hérat. Toutes les trois, aujourd'hui comprises sous le nom d'Afghanistan, s'étendent à l'est de la Perse, dont elles dépendaient autrefois. Parmi les souverainetés indépendantes du Touran ou Turkestan, au nord de l'Iran et au milieu des steppes parcourues par les hordes nomades et pillardes des Turcomans et des Kirghizes, il faut mentionner la Grande-Boukharie avec le pays de Balkh, la Sogdiane et la Bactriane des Anciens, dans le bassin de l'Oxus, Amou-Daria ou Djihoun, maintenant soumise au régime tyrannique des khans de Bokhara; le khanat de Khiva, vers l'embouchure actuelle du Djihoun dans la mer d'Aral; celui de Khokan, sur les bords de l'Iaxarte, Sir-Daria ou Sihoun, tributaire du même lac; et, dans la haute région alpine de l'Hindou-khou, le khanat de Khundouz avec les autres pays de montagnes groupés autour de cette chaîne centrale. Les produits de ces diverses contrées sont en grande partie les mêmes que ceux de la Perse; mais, faute de moyens d'écoulement, ils ne sont guère entrés jusqu'à présent dans le domaine des échanges du commerce international. Anciennement l'Oxus était une des voies par lesquelles les marchandises de l'Inde parvenaient à se frayer un chemin jusque vers les bords de la mer Caspienne et de la mer Noire, où les Byzantins, les Vénitiens et les Gênois s'appliquèrent successivement à les attirer et à les recueillir dans leurs entrepôts. C'était principalement par cette route, ainsi qu'au moyen des caravanes, dont Samarcande était l'étape la plus renommée dans l'Asie centrale, que l'Europe recevait jadis la soie. Mais, ces communications difficiles sont depuis longtemps interceptées et le trafic de caravane qui, dans toute l'Asie centrale, est

aujourd'hui presque exclusivement entre les mains des Boukhares, n'a conservé au dehors que de très-faibles relations avec la Perse, les provinces du nord-ouest de l'Indoustan et la Russie. C'est à cette puissance qui, du nord, s'est déjà avancée le long du Sihoun, dans le Turkestan, jusqu'à Taschkend et bloque toute la contrée, à l'ouest, par la possession de la mer Caspienne, qu'est réservée peut-être la mission de rétablir un jour la voie commerciale de l'Oxus, en admettant la possibilité de ramener le cours du fleuve dans le lit desséché par lequel, d'après la tradition, il se jetait anciennement dans cette mer. Astrakhan, près de l'embouchure du Volga, pourrait, dans cette hypothèse, devenir un débouché très-important pour les produits de toute l'Asie intérieure.

Les nomades du Turkestan et des steppes environnantes n'ont que leur bétail pour toute richesse. Cependant Taschkend, comme Bokhara, paraît être une ville assez importante, dont les caravansérails sont souvent remplis de voyageurs des contrées les plus reculées de l'Asie. Les produits du pays, fort médiocres, à cause de l'inhabileté des habitants à tirer parti des matières premières les plus belles, sont le coton, les fruits secs, principalement le raisin, la soie de qualité inférieure, des lainages et différentes étoffes brodées avec beaucoup d'art, des harnais, des selles et des couteaux. Mais c'est le commerce de transit qui occupe surtout les gens de Taschkend. Du Khokan et des autres khanats les plus voisins ils reçoivent du tabac à priser et à fumer, des soieries et de la soie brute, des tapis et du papier; de Bokhara, surtout des cotonnades et toiles imprimées, des khalats, espèce de robes de chambre, des turbans, des ceintures et des fourrures préparées; de la Russie, de préférence du sucre et du miel, des ouvrages en fer et en cuivre, des perles de verre et du corail. Parmi les pays plus éloignés, la Perse fournit des turquoises, des perles fines et de la thériaque, substance médicinale; l'Inde, des châles de Cachemire, des étoffes en poil de chèvre et des ceintures brodées en soie, pour l'usage des grands et des riches, ainsi que de l'indigo, du poivre, des aromes, et même des porcelaines chinoises. Mais l'objet principal de l'importation des marchands de l'Inde, c'est la monnaie d'or et d'argent, qu'ils prêtent aux taux exorbitants de 3 p. 100 d'intérêt par semaine, ou de 60 p. 100 par an. La monnaie

anglaise n'ayant pas cours à Taschkend, ils l'échangent en route contre de l'argent boukhare ou khokan, à Kaboul ou à Bokhara. L'argent russe est accepté dans le commerce de détail. De Kaschgar, ville de la Petite-Boukharie et naguère étape de tout le trafic avec la Chine, on importait à Taschkend du nankin bleu et jaune, des étoffes de coton mêlé de soie, quelques fourrures et du thé en grande quantité. Mais, l'agitation causée par la révolte de quelques tribus de ces contrées ayant complétement interrompu ce trafic, depuis 1864, l'Asie centrale a dû se passer de thé, ou en faire venir de la foire d'Irbit (Russie).

En fait de produits anglais, il ne pénètre encore dans le Turkestan que des quantités insignifiantes de mousseline blanche et rayée, de la perse à dessins variés, du calicot et de la cassonade, des turbans confectionnés et, parfois, une étoffe d'un très-grand prix en soie et or, connue en Asie sous le nom de *kimkhab*[1]. Quant au commerce français, l'intérêt de ses achats de graines de vers à soie pourrait seul, comme il semble, lui faire désirer, dans les circonstances actuelles, l'extension du champ de son activité jusqu'aux provinces méridionales du Turkestan.

Toutes les contrées situées à l'est du Touran et de l'Iran, au delà des grandes chaînes du Moustag, des monts Bolor et de l'Himalaya, entre la Sibérie au nord et l'Inde au midi, font partie de l'empire chinois et ne trafiquent directement, à peu d'exceptions près, qu'avec la Chine. Ces pays sont: au sud, le Thibet, riche en métaux précieux; au milieu, le Turkestan chinois, appelé aussi Petite-Boukharie, où l'on recueille la précieuse pierre translucide connue sous le nom de jade, et au nord, la Songarie, habitée par les Éleutes ou Kalmouks; puis, tout autour du désert de Cobi, les contrées que peuplent les diverses tribus des Mongols. Le petit Thibet ou pays de Ladak, qui fournit les fameux poils de chèvre employés dans la fabrication des magnifiques châles de Cachemire, est le seul de cette circonscription qui rentre dans la sphère commerciale de l'Inde, dont il est limitrophe, plutôt que dans celle de la Chine.

---

1. Informations provenant d'un rapport officiel russe, inséré dans le *Journal de Saint-Pétersbourg* du 3 décembre 1865 (nouveau style).

CHAPITRE VII.

COMMERCE DE L'EXTRÊME ORIENT.

L'Inde, vers laquelle converge principalement le trafic des ports de la côte orientale d'Afrique, de la mer Rouge et du golfe Persique, possède elle-même, dans l'opium et le riz, deux produits importants qui concourent à former la base du riche commerce des Anglais avec la Chine. Nous avons déjà traité, au chapitre Ier, des relations de l'empire anglo-indien, de l'Australie et des autres colonies de l'Angleterre et de la France, dans les mers circonvoisines, avec leurs métropoles respectives. Il nous reste à passer de même en revue les colonies du Portugal, de la Hollande et de l'Espagne dans ces parages, l'Indo-Chine ou Péninsule transgangétique, la Chine avec ses dépendances et le Japon, les établissements voisins des Russes en Asie, l'Océanie en général et les îles Sandwich en particulier, qui nous ramèneront vers l'Amérique, objet du prochain et dernier chapitre de ce livre. Nous comprenons sous la dénomination générale d'Extrême Orient tout ce vaste orbe de terres continentales et insulaires qui occupent, avec la partie de l'Océan qui les entoure, presque une moitié du globe.

Nous avons déjà signalé l'énorme prépondérance du commerce britannique dans cet hémisphère. Le mouvement des marchandises encore échangées par la voie du cap de Bonne-Espérance, y représente, à lui seul, une valeur totale de plus de 3 milliards de francs, tant à l'importation qu'à l'exportation du Royaume-Uni, dans le chiffre de laquelle les produits britanniques, qui en forment les 19/20, comptent pour plus d'un milliard. Il faut ajouter le transit considérable par Suez, déjà mentionné sous la rubrique de l'Égypte, et qui comprend à peu près la totalité des envois d'argent et de numéraire par lesquels se soldent les achats de coton et de soie faits sur les marchés de l'Inde et de la Chine. Or, la somme de nos propres échanges de marchandises avec tous les pays de l'Extrême Orient, par la voie directe, n'a guère dépassé jusqu'ici 177 millions de francs, et nos produits nationaux n'y figurent encore que pour 32 ½ millions au maximum, comme on le verra par ces relevés du tableau des douanes de France :

ÉCHANGES AVEC L'EXTRÊME ORIENT.

1° *Produits.*

Commerce général.

Provenances et destinations.	Importation. 1863.	Importation. 1864.	Exportation. 1863.	Exportation. 1864.
—	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Indes orientales anglaises	100,879,000	117,413,000	18,574,000	9,848,000
Indes orientales néerlandaises	9,295,000	6,151,000	1,073,000	1,150,000
Philippines	1,714,000	968,000	335,000	48,000
Cochinchine et Siam	....	143,000	....	3,857,000
Chine	20,140,000	21,039,000	8,452,000	6,760,000
Japon	....	317,000	....	96,000
Australie	243,000	»	7,252,000	5,050,000
Océanie	4,000	1,071,000	2,009,000	3,209,000
Totaux	132,275,000	147,102,000	37,695,000	30,018,000

Commerce spécial.

Provenances et destinations.	Importation. 1863.	Importation. 1864.	Exportation. 1863.	Exportation. 1864.
Indes orientales anglaises	95,138,000	111,388,000	15,848,000	7,988,000
Indes orientales néerlandaises	5,911,000	6,995,000	934,000	904,000
Philippines	1,023,000	1,216,000	268,000	44,000
Cochinchine et Siam	....	118,000	....	2,908,000
Chine	7,152,000	8,224,000	6,987,000	5,410,000
Japon	....	243,000	....	68,000
Australie	243,000	7,000	7,118,000	4,654,000
Océanie	8,000	735,000	1,340,000	1,758,000
Totaux	109,475,000	128,926,000	32,495,000	23,734,000

2° *Numéraire.*

	Mouvement général de l'entrée. 1863.	de l'entrée. 1864.	de la sortie. 1863.	de la sortie. 1864.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Indes orientales anglaises	»	»	85,507,000	148,997,000[1]
Indes orientales françaises	»	»	2,500,000	»
Indes orientales néerlandaises	»	»	88,000	978,000
Cochinchine	»	2,247,000	»	1,448,000
Chine	2,246,000	»	22,924,000	13,164,000
Totaux	2,246,000	2,247,000	111,019,000	164,587,000

Dans nos rapports avec les Indes orientales et la Chine, la disproportion entre la somme des produits que nous tirons de ces contrées et celle des marchandises que nous leur fournissons est encore bien plus forte que dans les relations de l'Angleterre avec l'Extrême Orient, établies sur une base beaucoup plus large et plus avantageuse que la nôtre. C'est que l'Inde et l'Australie sont des possessions anglaises, cette dernière même presque exclusivement peuplée de

1. Dont 138,051,000 fr. pour notre propre compte.

colons anglais, tandis que, pour la France, le manque de colonies d'une importance suffisamment développée, avec une population européenne, dans ces parages lointains, joint à la faiblesse de notre consommation de thé, qui ne nous porte pas à nous intéresser vivement au commerce de cette denrée, la principale de la Chine, est une cause d'infériorité que nos droits différentiels, en faveur de l'importation directe des produits provenant de pays au delà du cap de Bonne-Espérance et des passages de la Sonde, n'ont servi qu'à rendre plus patente encore. La demande de produits européens pour l'Extrême Orient est d'ailleurs limitée, dans presque tous les pays dont il se compose, par la tenacité des usages d'une civilisation qui remonte à des milliers d'années et en fait un monde à part.

De là aussi la nécessité, pour nous comme pour les Anglais, d'y payer annuellement en métaux précieux, soit plus particulièrement en argent, une différence considérable, relativement même plus forte que le solde de la balance du commerce britannique. Cependant, on ne peut méconnaître que, par suite des campagnes et des expéditions faites en Chine et dans l'Indo-Chine, des traités que nous avons conclus avec les souverains de ces contrées et du Japon, de la cession d'une partie du Camboge à la France, qui s'occupe d'y fonder une colonie et poursuit plusieurs autres entreprises du même genre dans l'Océanie, mais surtout par suite de la création de services de paquebots français, entre la mer Rouge et l'Indo-Chine, et de comptoirs nouveaux sur diverses grandes places de commerce, telles que Bombay, Saïgon et Changhaï, ainsi que, par-dessus tout, de la nécessité de recourir à la Chine, pour les soies gréges, et à l'Inde, pour les cotons, nos opérations directes avec l'Extrême Orient ont sensiblement progressé depuis 1862. Dans cette année, elles ne portaient encore, effectivement, que sur un ensemble de 114 millions de francs de marchandises de toute nature, et nous n'y placions que pour 22 millions de nos propres produits. C'est au percement de l'isthme de Suez qu'il appartient de procurer à la France et à tous les pays riverains de la Méditerranée les moyens de reconquérir une participation plus active au mouvement commercial de tout un monde dont l'Angleterre a si longtemps exploité les immenses ressources, presque sans concur-

rence, et dont l'éloignement ne saurait plus effrayer, depuis que la navigation à vapeur a réduit les voyages d'Europe aux principaux marchés de l'Inde à un trajet de quelques semaines, par Suez, et qu'au moyen de l'électricité une dépêche de Calcutta peut être transmise à Londres avant la fin du jour, par la voie du golfe Persique.

Il nous reste à compléter ce que nous avons dit, au chapitre Ier, du régime de l'Inde britannique, par la mention du nouveau tarif des droits d'entrée et de sortie, à percevoir dans tous les ports de cette contrée qui ne jouissent pas du bénéfice de la franchise[1].

Sur le continent de l'Inde même, les établissements portugais, les seuls dont nous n'ayons pas encore eu l'occasion de parler, n'ont guère plus d'importance que les débris de notre propre domination dans la grande péninsule. Le modique territoire de Goa, sur la côte occidentale de celle-ci, avec les ports de Damâo et de Diu plus au nord, ne renferme guère plus de 409,000 habitants. Étouffé par le voisinage de Bombay, le commerce de ces établissements s'est réduit à des proportions insignifiantes. Il se borne maintenant au petit trafic de cabotage qu'ils font entre eux et avec cette place, à l'échange de quelques cargaisons avec la côte orientale d'Afrique et avec Lisbonne, presque toujours par la voie de Mozambique, et à quelques opérations encore plus rares de Goa avec Timor et Macao. La douane principale se trouve établie à Goa. Diu, déclaré port d'entrepôt en 1841, n'est plus que le principal marché pour l'ivoire de Mozambique. Damâo est encore plus insignifiant pour le commerce extérieur, mais offre des chantiers pourvus des meilleurs bois de l'Inde. Les trois ports sont ouverts aux navires étrangers, admis à y trafiquer sous un régime de droits différentiels; mais il en vient peu, même en simple relâche, le moins à Goa. Cependant l'Angleterre a fourni directement à cette place, en 1863, pour 7,200 liv. st. de ses produits, surtout en machines, probablement destinées à activer la culture du coton dans la colonie portugaise.

A l'ouest de la côte de Malabar et de l'île de Ceylan, les groupes

---

1. Voir, pour la traduction des actes dont il s'agit, approuvés par le gouverneur général en 1865, le recueil des *Annales du commerce extérieur*, INDES ORIENTALES ANGLAISES, L. C., nos 11 et 12.

des îles Laquédives et Maldives, formés d'îlots innombrables, où l'on pêche surtout les cauris, qui servent de petite monnaie dans la troque africaine, ne sont guère plus fréquentés par les navigateurs européens que les îles d'Andaman et de Nicobar dans le golfe de Bengale. Si les Anglais ont négligé jusqu'à présent d'occuper ces dernières, sur lesquelles le Danemark a longtemps fait valoir ses droits de souveraineté, ils n'en ont pas moins étendu leur domination sur tout le rivage oriental du golfe, et même au delà, dans l'Inde transgangétique, jusqu'aux districts de Wellesley et de Malacca, situés en face de la grande île de Sumatra. Il en résulte que l'empire des Birmans, qui dominait naguère dans tout le nord-ouest de la péninsule orientale et qui, avec le Boutan, sépare encore l'empire anglo-indien des frontières du Thibet et de la Chine, n'a plus aujourd'hui un seul port à lui sur le golfe de Bengale, mais est devenu comme une enclave du territoire britannique. (Voir. p. 52.) Après les démembrements qu'elle a subis, la domination birmane n'a guère conservé plus de 4 millions d'habitants, qui ne peuvent trafiquer avec les pays d'outre-mer que par Rangoun et les autres ports de la Birmanie anglaise. Dans l'intérieur, l'entrepôt du commerce que font les Birmans avec les Chinois, par terre, est la ville de Bhamo, située sur le principal fleuve du pays, l'Irawaddy, près de son confluent avec une rivière qui pénètre dans le Céleste-Empire par la province de Yun-nan. Le riz, les bois de construction, le cachou et le pétrole sont connus comme les produits les plus importants de la province de Pégu et des autres parties de la Birmanie anglaise. On sait aussi que l'intérieur de la Birmanie indépendante, dont les ressources sont encore presque entièrement inexplorées, n'est pas moins riche en métaux, tels qu'or, argent, plomb, étain et cuivre, comme en rubis, saphirs et autres pierres précieuses, en bois de teck, dents d'éléphant et chevaux. Le port de Rangoun commande tout le cours de l'Irawaddy, par lequel la navigation remonte au nord dans l'intérieur, sur un espace de 500 milles anglais, jusqu'à la ville d'Umérapoura, à 9 milles seulement d'Ava, capitale de l'empire jusqu'au tremblement de terre de 1834, qui fit transférer le siége du gouvernement à Montchobo, ville plus éloignée de la mer[1].

1. Pour le traité de 1862, voir plus haut, p. 52.

Le détroit de Malacca, qui sépare la presqu'île de ce nom de l'île de Sumatra, et celui de la Sonde, entre Sumatra et Java, sont les deux passages qui conduisent de l'océan Indien et des ports de l'Inde proprement dite dans les mers de la Sonde, de l'Indo-Chine et de la Chine, vaste bassin dont les limites sont arrêtées, au nord, par la presqu'île de Corée, dépendance vassale du Céleste-Empire, mais se perdent au sud et à l'est dans la nuée des archipels de la Sonde, des Moluques et des Philippines. Nous avons déjà mentionné l'île anglaise de Singapour, dans le détroit de Malacca, comme le grand entrepôt du trafic de toutes les parties continentales et insulaires de cette circonscription avec l'Inde et les autres pays situés en deçà du détroit. Son port franc est le rendez-vous perpétuel des prohs malais et des jonques chinoises, effectuant, à côté des bâtiments à voiles et à vapeur européens, les transports dans les mers de la Sonde et celles de la Chine, les unes dangereuses par leurs bas-fonds, les autres encore plus redoutées pour la violence de leurs typhons. Le royaume de Siam, le Camboge, dont la portion la plus importante, avec le port de Saïgon, a été récemment cédée à la France par le souverain de la Cochinchine, comprise avec le Tonquin, situé plus au nord sur le même littoral, sous le nom d'empire d'Annam, et enfin la Chine proprement dite, forment l'encadrement de cette région maritime du côté de la terre ferme. Leur immense production, qui nourrit un tiers du genre humain, constitue l'aliment du commerce de l'Extrême Orient, avec les ressources coloniales, non moins importantes et non moins variées, qu'offre d'autre part à l'Europe le riche sol du monde insulaire environnant, dont la domination est partagée, presque exclusivement, entre la Hollande et l'Espagne. Les Anglais ne possèdent au delà du détroit que la petite île de Laboan, près de Bornéo, et le somptueux établissement de Hong-Kong, devenu pour eux la clef du trafic avec la Chine; les Portugais n'y ont conservé que la ville déchue de Macao et une assez chétive colonie dans l'île de Timor, la cinquième de l'archipel de la Sonde, sur presque toutes les autres parties duquel la Hollande a réussi, jusqu'à présent, à maintenir ses droits de propriété ou de suprématie.

Indes néerlandaises.

La domination coloniale des Hollandais dans l'archipel de la Sonde et les Moluques est, après l'empire anglo-indien, la plus opulente que les Européens aient fondée en Asie. Elle s'étend sur un très-grand nombre d'îles, formant un ensemble territorial qui présente le triple de la superficie de la France, avec une population qu'on ne peut évaluer, en total, à moins d'une vingtaine de millions d'âmes, dont 13 pour Java, de 4 à 5 pour Sumatra, 2 pour Bornéo, 1 pour Célèbes et $^1/_2$ pour les Moluques, sans compter Timor et les îles moindres. Encore les Moluques ne contiennent-elles peut-être pas moins d'un million d'âmes, si l'on y comprend les grandes îles de ce groupe, Gilolo, Céram, Bourou, etc., presque vierges de culture, et la partie occidentale de la Nouvelle-Guinée, où les Hollandais ont essayé de former quelques établissements. Une partie de cette population a conservé toute son indépendance; environ 17 $^1/_2$ millions d'habitants, soumis aux Hollandais, relèvent de leur domination politique et administrative, soit immédiatement, soit par l'intermédiaire de princes malais, réduits à l'état de vasselage. Les Hollandais sont entièrement maîtres de la grande île de Java et de celle de Madura, province de la précédente dont elle n'est séparée que par un canal étroit. Les indigènes forment la grande masse des habitants, même à Java, où ils sont généralement appliqués à la culture du sol. Les Européens n'y résident qu'en petit nombre[1]. Mais, à côté d'eux,

---

1. La statistique officielle des Indes néerlandaises, pour 1862, en établit ainsi la population à cette époque, d'après les recensements et quelques estimations approximatives:

				Âmes.
Java et Madura				13,019,000
Sumatra et îles adjacentes.	Côte occidentale de Sumatra	858,500		
	Bencoulen	116,000		
	Lampongs	91,000		
	Palembang	394,500		
	Autres possessions	350,000	appr.	1,900,000
	Banca	51,000		
	Billiton	14,000		
	Rhiou	25,000		
Bornéo	Côtes occidentales	339,000		907,500
	Côtes méridionales et orientales	568,500		
			A reporter	15,826,500

s'est établie, sur divers points de l'archipel, une population en partie flottante de Chinois, qui s'accroît tous les jours. Ces émigrés sont artisans, courtiers, marchands en détail et même agriculteurs; ils exploitent à Java la culture de la canne et du thé; à Sumatra, celle du poivre; à Rhiou, les plantations de palmiers; à Banca, les mines d'étain, et à Bornéo, les mines d'or. Leurs colonies industrielles et marchandes pullulent sur tous les rivages des îles de la Sonde.

Java, la moins étendue des quatre grandes îles de la Sonde, dont elle est cependant de beaucoup la plus importante, offre, dans sa configuration, comme dans son climat et dans ses productions, une très-grande analogie avec Cuba, la plus riche et la plus florissante des Antilles; sa contenance territoriale, supérieure pourtant à celle de l'île espagnole, est d'environ 120,000 kilomètres carrés; son sol passe pour être le plus fertile du monde, et telle est l'abondance de ses récoltes que, tout en nourrissant une population neuf fois plus nombreuse que celle de la Reine des Antilles, elle pourvoit encore de sucre et de café la majeure partie de l'Europe centrale.

Outre Java, les Hollandais possèdent, au nord-ouest de cette colonie principale, dans l'île de Sumatra, plus étendue que la Grande-Bretagne et la seconde de l'archipel, Palembang et les Lampongs

			Âmes.
	Report		15,826,500
Gouvernement de Célèbes			291,500
Gouvernement dit des Moluques.	Amboine	105,500	548,000
	Banda	6,500	
	Céram et Bourou	60,000 appr.	
	Autres îles voisines	105,000 appr.	
	Ternate	2,500	
	Domaines du sultan de Ternate et de Tidore	91,000	
	Ménado (nord de Célèbes)	101,500	
	Dépendances de Ménado	76,000 appr.	
Bali et Lombok			32,000
Timor	Colonie	7,000	907,000
	Tribus indigènes	900,000 appr.	
	Total général		17,605,000

non compris 31,000 hommes de troupes dont 14,500, tout au plus, sont des Européens, ce qui ne porte guère à plus de 47,000 âmes le chiffre total de la population européenne de ces colonies.

(dans la partie sud), le district de Bencoulen, qui leur a été cédé par les Anglais, en 1824, sur la côte ouest de l'île, et Padang, plus au nord sur la même côte; puis, à l'est de Sumatra, l'île de Banca, avec ses riches mines d'étain, Billiton, Rhiou, et non loin du détroit de Malacca, dans l'île de Sumatra même, le nouvel établissement de Siak. A Bornéo, la plus vaste des îles de la Sonde, ils tiennent Banjermassing, sur la côte méridionale, ainsi que les établissements de Sambas et de Pontianak, sur le littoral de l'ouest, et prétendent à la souveraineté de toutes les côtes, à l'exception de celles du nord et du nord-ouest, où la principauté de Sarawak avait même entièrement passé sous l'influence britannique, en adoptant pour rajah l'Anglais Brooke, fondateur de la petite colonie insulaire de Laboan. (Voir p. 64.) Dans l'île de Célèbes, également supérieure à Java en étendue, ils occupent, au sud-ouest, le port de Macassar, érigé en port franc, et quelques autres points, dont les principaux sont les ports, également francs, de Ménado et de Kéma, dans la partie nord. Aux Moluques, leurs possessions les plus anciennes ou les plus importantes sont les petites îles de Ternate et d'Amboine, cette dernière surtout féconde en girofle et en indigo, ainsi que celles de Banda, plus particulièrement affectées à la culture du muscadier. Au sud de Célèbes et à l'est de Java, enfin, la partie sud-ouest de la grande île de Timor, avec la ville de Coupang, leur appartient aussi, et ils ont obtenu du Portugal, en 1860, le désistement complet de ses droits sur les îles voisines de Solor, dont Florès est la principale. Mais à Timor même, les Portugais ont conservé l'établissement de Dilly et des prétentions de suzeraineté sur la plupart des petits États indigènes entre lesquels se répartit cette population. C'est, toutefois, la plus isolée de toutes les colonies portugaises. Il n'y a de trafic qu'avec les îles voisines et les ports néerlandais de ces parages, ainsi qu'avec la Chine, par l'intermédiaire des Chinois venus de Macao. La douane est à Dilly, dont le port ne peut contenir que de 20 à 30 navires. L'importation consiste en tissus, armes, ouvrages en métaux, aiguilles, porcelaine et papier de Chine, huile, sucre et eau-de-vie; l'exportation, en cire, bois de sandal, froment, maïs, café et nids de salangane, pour les gourmets chinois.

Nous revenons à Java. On connaît le système de culture introduit

dans cette colonie sous l'administration du gouverneur général Van den Bosch. Ce système, qui réserve au gouvernement le cinquième des terres cultivables et, à titre de corvée, le tiers environ du travail des paysans javanais, a, quelque opinion qu'on puisse s'en former sous d'autres rapports, multiplié en peu de temps la production de l'île, et tourné à l'avantage de l'agriculture non moins qu'à celui du commerce de la colonie. Une autre mesure, le système des contrats, a aussi puissamment contribué à ce double progrès. Au lieu d'exploiter par lui-même les terres qu'il s'est réservées, le gouvernement les concède à des particuliers, qui les font valoir en mettant à profit le travail de corvée dû par le paysan. Le contrat désigne le genre de culture désiré par le gouvernement, sur les terrains concédés, et en même temps assure au concessionnaire les avances de fonds nécessaires pour monter l'établissement agricole. L'entrepreneur de celui-ci s'engage, de son côté, à livrer ses produits au gouvernement, moyennant un prix convenu, sur lequel sont prélevés les frais dont l'avance a été faite, plus, ordinairement, un dixième du capital prêté. Ces contrats, formés pour dix ou vingt ans, s'appliquent à presque toutes les cultures, au sucre, au café, au thé, au tabac, etc. Cependant, l'administration néerlandaise, ayant reconnu des abus divers dans ce régime de concession et de travail forcé, s'est appliquée, dans les derniers temps, à y introduire des modifications graduelles, inspirées par des raisons non-seulement de philanthropie, mais aussi d'économie, dans l'intérêt du progrès de la production même de Java, dont le développement s'est ralenti depuis quelques années. Ainsi, la culture et la fabrication du sucre, sur les terres concédées par l'État, subirent, en 1860, une nouvelle réglementation, qui établit les redevances à payer sur la base des deux tiers de la moyenne du produit des trois années précédentes. Mais cette mesure ne paraît pas avoir été favorable aux intérêts des planteurs. Depuis, une ordonnance du 29 juillet 1863, sur les concessions pour la culture de la canne, a encore déterminé que, désormais, elles ne doivent plus être faites par le gouverneur général, mais former l'objet d'une adjudication publique. Cependant, les sucreries de Java ayant donné, en 1861, 127 millions de kilogrammes de sucre terré, produisent, par hectare, à peu près quatre fois autant que celles de la Réunion,

d'une denrée supérieure en qualité [1]. Or, on estime que Java a récolté, en outre, la même année, sur les terres de l'État comme sur celles des particuliers, 60 millions de kilogrammes de café, 3,575,000 kilogr. de tabac, 1,008,000 de thé, 448,000 d'indigo, 116,000 de cannelle, 62,000 de poivre et 15,000 de cochenille. Java, comme Sumatra, produit aussi du coton, et le gouvernement colonial, lors de l'organisation des autres cultures, avait aussi passé des contrats pour celle-ci; mais cette tentative n'a pas été couronnée de succès, le cotonnier d'Amérique ne paraissant pas pouvoir s'acclimater dans l'archipel de la Sonde.

Les principaux ports de l'île de Java sont Batavia, de beaucoup le plus important, Sourabaya et Samarang, tous les trois situés sur la côte septentrionale et pourvus d'entrepôts. Bantam, la plus ancienne factorerie des Hollandais dans cette île, est depuis longtemps abandonnée; mais, d'autre part, Chéribon, à l'est de Batavia, figure aussi, depuis 1859, parmi les ports ouverts au commerce étranger, sans que l'on puisse néanmoins y entreposer des marchandises.

Le commerce de l'Inde néerlandaise est encore en grande partie entre les mains de la compagnie connue sous le nom de *Handelsmaatschappij*, qui a son siége dans la métropole. Fondée en 1819, par une association de riches négociants, puis reconstituée sur des bases encore plus solides, sous les auspices du roi Guillaume, elle jouit d'un patronage qui identifie ses intérêts avec ceux de l'État. Cependant, les particuliers ne se trouvent pas exclus du bénéfice des relations avec ces colonies, mais prennent à l'importation dans les ports de Java une part de plus en plus prépondérante.

Des règlements et tarifs, publiés de 1837 à 1838, fixèrent les conditions auxquelles les navires et les produits des pays étrangers étaient admis dans les ports néerlandais des Indes orientales; mais ce régime a subi depuis bien des modifications. En ce qui concerne les relations avec la France en particulier, notre traité du 25 juillet 1840 avec les Pays-Bas, assurait aux sujets, navires et produits des deux puissances contractantes, dans leurs colonies respectives, le

1. *Annales du commerce extérieur*, INDES ORIENTALES NÉERLANDAISES, F. C., n° 15, p. 14.

traitement de la nation la plus favorisée, assimilait nos vins mousseux, dans les colonies hollandaises, aux vins fins en bouteilles, et y réduisait de moitié les droits sur tous nos autres vins, soit en cercles, soit en bouteilles, à l'importation par bâtiments français comme sous pavillon hollandais. Le tarif colonial comprenait naguère encore des droits spécifiques sur les vins et les eaux-de-vie, ainsi que des droits à la valeur sur la plupart des autres articles, évalués par la douane au prix de facture augmenté de 30 p. 100, plus un droit additionnel de 5 p. 100, exigé généralement en sus. Il y avait aussi pour la métropole le privilége, qu'arrivant de Hollande sous pavillon hollandais, avec des certificats d'origine néerlandaise, qu'on y délivrait même aux vins, dits de Bordeaux, manipulés dans les entrepôts d'Amsterdam ou de Rotterdam et connus sous la dénomination de *Dutch Claret*, les marchandises importées n'étaient, en général, soumises qu'au demi-droit. La sortie des produits coloniaux se trouvait sous le régime d'une disposition analogue[1]. La réforme de l'ensemble du régime de la navigation, dans la métropole, fit tomber une partie de ces restrictions. La loi du 8 août 1850 assimila, dans les Indes néerlandaises aussi, à condition de réciprocité toutefois, les navires étrangers aux bâtiments hollandais, en ne réservant à ceux-ci et aux indigènes que le cabotage entre les ports coloniaux. La Grande-Bretagne, dont les rapports territoriaux et commerciaux avec la Hollande, aux Indes orientales, dérivent des conventions d'un traité spécial du 17 mars 1824[2], les États-Unis, l'Allemagne, l'Italie et les pays scandinaves furent ainsi admis à jouir du bénéfice de cette assimilation avant la France, qui vient cependant de l'obtenir également, par la conclusion de son nouveau traité de commerce et de navigation, du 7 juin 1865, avec les Pays-Bas[3]. Les dispositions des articles 25 et suivants y consacrent, en effet, l'égalité du traitement réciproque entre les pavillons des deux puissances contrac-

1. Voir, au surplus, *Annales*, INDES ORIENTALES NÉERLANDAISES, L. C., n[os] 1 à 3, et F. C., n° 16, p. 16 et 40.

2. Voir le texte dans le *Dictionnaire du commerce* de Macculloch, édition de 1859, p. 1333.

3. Voir le texte dans les *Annales*, FRANCE, L. C., n° 231, p. 390.

tantes, dans son acception la plus large, non-seulement pour les navires, mais encore pour le chargement de ceux-ci. Il y a donc lieu d'espérer qu'elles ne tarderont pas à produire une amélioration considérable dans nos relations avec ces colonies riches, mais lointaines, où notre marine marchande était menacée de voir diminuer de plus en plus son rôle non-seulement devant celles des Hollandais et des Anglais, mais aussi devant les autres marines du nord de l'Europe.

Cette convention internationale est accompagnée de changements dans le régime des perceptions de douane et du commerce de l'Inde néerlandaise. En 1863 déjà, les bâtiments des compagnies faisant, avec régularité, le service des malles, avaient été exemptés des droits de port et d'ancrage, dans les ports désignés pour la livraison directe des dépêches, par le gouvernement colonial, qui abolit, vers le même temps, le droit d'entrée sur le riz, dans toutes les îles [1]. Ces mesures partielles ont été suivies, depuis, d'une réforme générale. Un nouveau tarif, promulgué par la loi du 3 juillet 1865 [2], et également applicable à nos produits, dans les termes de l'article 26 du traité, a dû entrer en vigueur dans les colonies dont il s'agit, à dater du 1er janvier 1866. Ajoutons que les navires hollandais et étrangers qui ont acquitté le droit d'ancrage dans un port des Indes néerlandaises, y sont affranchis de la perception de ce droit, durant six mois, dans tous les autres ports qu'ils visitent.

Le régime des ventes publiques, dans ces colonies, a également été modifié.

Autrefois, la vente aux enchères des marchandises de première main, y avait toujours lieu sous la garantie du gouvernement, et, une fois acceptés par le bureau des ventes, les comptes payables à des termes de trois et quatre mois étaient, immédiatement, escomptés à la banque de Java. Ce système, outre qu'il avait l'inconvénient d'immobiliser une portion considérable des fonds de la banque, prêtait à de graves abus. Afin d'y remédier, le gouvernement général rendit, le 13 avril 1863, un arrêté qui n'accorde plus cette garantie que dans le cas où les marchandises sont réellement livrées à l'acheteur,

---

1. *Annales*, PAYS ÉTRANGERS EN GÉNÉRAL, L. C., nos 2 et 4.
2. *Bulletin officiel*, n° 76.

et payables dans les dix jours. Les ventes de produits pour le compte du gouvernement sont exemptées de cette mesure, qui devait être mise en vigueur à partir du 1er mai suivant. Enfin, des chambres de commerce ont été formées, la même année, dans les principaux ports des îles de Java, de Sumatra et de Célèbes, à Batavia, Samarang et Sourabaya, Padang et Macassar.

Batavia est le marché d'importation par excellence, non-seulement de Java, mais de toutes les possessions néerlandaises de l'archipel Indien. Indépendamment de ce que fournissent les récoltes des résidences les plus voisines, on exporte de cette place beaucoup de produits des autres îles, qui y sont apportés par le cabotage indigène. Ainsi, les épices des Moluques et l'étain de Banca ne viennent à Batavia qu'en entrepôt, pour être de là réexportés en Hollande. Le cours du fret pour France, par navires français, était nominalement coté, en 1863, à 100 fr. par tonneau, pour marchandises lourdes, et à 115 fr., pour marchandises encombrantes; pour la Hollande, par navires étrangers, il n'était, respectivement, que de 90 et 110 fr. Le papier sur Paris n'est pas facile à placer; les envois de produits sont soldés en papier sur Londres ou la Hollande, à six mois de vue ou de date. Les cours subissent d'ailleurs de fortes oscillations. L'escompte aussi varie d'ordinaire de 7 à 10 p. 100, avec une faveur de 3 p. 100 environ pour le papier du gouvernement. Les produits que l'on achète à Java sont payés au comptant, sans escompte.

La monnaie légale de ces colonies est le florin de Hollande de 2 fr. 12 c.; mais, les monnaies qui conviennent le mieux pour l'achat de marchandises sont les souverains anglais, ceux d'Australie, et les piastres mexicaines. Il y a, en outre, dans la circulation coloniale, de la monnaie de billon chinoise et des monnaies javanaises proprement dites, dont le cours variable n'a de rapports fixes qu'avec la monnaie légale.

Le café et le sucre, le poivre, le maïs et la muscade, les bois de sapan et de sandal, les rotins, le caoutchouc et la gutta-percha, la gomme dammar, la cannelle, la casse et l'étain se vendent au *picul* de 125 livres d'Amsterdam ou environ 61.76 kilogr.; les peaux, soit au picul, soit à la pièce; l'indigo, la cochenille et le thé, à la livre

d'Amsterdam de 494 grammes; le riz, au *coyang* de 27 piculs ou 20.11 hectolitres; l'arack, en *leggers* de 550 à 586 litres; les huiles de cocos et d'arachides, enfin, au *takker* de 33 bouteilles ou près de 26 litres.

Le commerce extérieur des îles de Java et Madura n'atteignait encore, en 1828, que 38 millions de francs à l'importation et 37 à l'exportation. Au bout de trente ans, par suite du développement remarquable que l'habileté de l'administration néerlandaise y imprima aux cultures, sous le régime du travail forcé, la première avait dépassé 130 et la seconde 240 millions de francs, en moyenne annuelle. Mais, dans les dernières années, l'influence du maintien des restrictions excessives que la législation de ces colonies opposait à la libre concurrence, dans les rapports commerciaux, s'est fait sentir, et la progression dans la marche du développement, s'est arrêtée. Les opérations de la métropole en particulier avec ses possessions dans l'archipel Indien, ont fortement diminué depuis 1861, comme on le voit par la comparaison des chiffres donnés à la page 141. C'est pour la Hollande un avertissement de rentrer dans la voie de réforme libérale, par des mesures larges et favorables à toute concurrence, qui peuvent seules ramener le progrès. Voici les résultats généraux du commerce propre de Java et Madura avec tous pays, en 1863.

	Importations. — Florins.	Exportations. — Florins.
Pour le compte du gouvernement. . .	19,034,000	58,315,000
— — des particuliers. . . .	45,239,000	50,847,000
Totaux.	64,273,000	109,162,000
Soit francs.	136,259,000	231,424,000

Les envois d'espèces se trouvent compris dans ces chiffres pour 18,569,500 florins à l'entrée et pour 12,075,000 florins à la sortie. Les trois entrepôts de Batavia, Samarang et Sourabaya avaient reçu, la même année, pour 11,378,000 florins de marchandises, qui passent ultérieurement dans la consommation, sous acquittement des droits, ou ne figurent point, quand elles sont réexportées, sur le relevé des exportations proprement dites. Quant aux importations, elles ne consistent pas seulement en marchandises d'Europe, mais encore en produits de toutes les parties de l'archipel Indien, de la Chine, du

Japon et de l'Australie. Les réexportations ont formé, en 1863, une valeur de près de 17 millions de francs.

Il existe des services de correspondance télégraphique, établis par la voie sous-marine, entre Java et les points principaux des autres parties de l'archipel. En 1862, on avait pris des mesures pour entretenir, au moyen de pyroscaphes du gouvernement, des communications régulières entre Batavia et Singapour, et relier ce service avec celui des nouveaux paquebots à vapeur français. Mais, depuis, une compagnie anglaise s'est chargée, en vertu d'un contrat, passé avec le gouvernement néerlandais, pour dix ans à partir de 1865, de desservir les principaux ports de sa domination dans l'archipel Indien, ainsi que d'effectuer le transport des malles et des voyageurs entre Java, Sumatra, Célèbes et les Moluques, Bornéo et Singapour, en conservant toujours Batavia pour tête de ligne. Le cahier des charges lui impose l'obligation de faire, désormais, deux voyages par mois entre cette ville et Padang, aller et retour, en touchant à Bencoulen, sur la côte ouest de Sumatra, et un voyage mensuel sur la côte est de cette île, jusqu'à Palembang.

La grande île de Sumatra, au nord-ouest de Java, dont elle est séparée par le détroit de la Sonde, et à l'ouest de la presqu'île de Malacca, est la seconde de l'archipel. Outre Padang, qui en est le port principal, et le district de Bencoulen, qui leur a été cédé, en 1824, par les Anglais, en échange de Malacca, les Hollandais y ont ouvert au commerce étranger les ports d'Ayer Bonguy et de Tapanouly, de Palembang et de Siak, avec ceux de Barous et de Sinkel, sur les confins du royaume d'Achem, qui occupe le nord de l'île et dont les Anglais, dans l'intérêt de leur commerce de poivre, ont reconnu et fait garantir l'indépendance. La plupart des produits de cet État, dans lequel on récolte surtout le poivre, mais qui fournit aussi du camphre, du benjoin et de la casse, sont envoyés directement dans les ports britanniques les plus voisins, Poulo-Pinang et Singapour. La principale denrée de la partie hollandaise de Sumatra est le café, qui seul y forme un objet de transactions très-importantes et un élément de fret assuré. Les autres produits de l'île, tels que le poivre, la cannelle, les rotins, la gutta-percha, la gomme dammar, etc., ne servent qu'à compléter les chargements. Là, plus

encore qu'à Java, le commerce du café est devenu, par le fait, un monopole du gouvernement, qui, dans les résidences de la côte occidentale de Sumatra aussi, force les indigènes à travailler dans les plantations. D'après un arrêté du 23 janvier 1964, tout ce qu'ils y récoltent, de cette denrée, doit être livré à l'administration coloniale, à des prix fixés par celle-ci[1]. La vente se fait à Padang. L'ensemble des échanges de ce port s'est élevé, en 1864, numéraire compris, à 23,575,000 fr., somme dans laquelle les importations ne figurent que pour 8,160,000 fr., tandis que les exportations y comptent pour 15,415,000. La réexportation n'ajoute que 285,000 fr. à ces chiffres, qui diffèrent peu de ceux des années précédentes. Le café, le poivre et les épices de cette place ne sont, actuellement, recherchés que pour les Pays-Bas et les États-Unis. Le marché est donc entièrement entre les mains des Hollandais et des Américains. Les opérations de nos grands ports avec Sumatra n'ont fait que décroître depuis 1858, et elles sont à peu près nulles aujourd'hui; il n'y a pas de maison de commerce française à Padang, et celles qui sont établies à Batavia ne font pas d'affaires avec Sumatra, dont les exportations paraissent, en général, être demeurées stationnaires, quoiqu'il soit difficile d'en avoir un compte exact, par suite de l'activité de la contrebande sur les côtes de cette île.

Dans la résidence de Bencoulen, au sud de Padang, sur le même littoral, de grands gisements de houille ont été découverts, de 1858 à 1860; mais, il faudrait pour l'exploitation de ces mines, dont on estime la contenance à plus de 200 millions de mètres cubes, et que le gouvernement néerlandais a paru très-disposé à concéder, des capitaux considérables, qui manquent dans la colonie. Cependant, les grandes dépenses, inséparables d'une telle entreprise, une fois faites, ces immenses houillères pourraient, pense-t-on, fournir en abondance, ainsi qu'à des prix modiques, le charbon nécessaire à Saïgon et aux paquebots à vapeur français, obligés de s'en approvisionner dans des conditions beaucoup moins favorables, plus dispendieuses et précaires, à la source pauvre de la petite île anglaise de Laboan, au nord de Bornéo[2].

1. *Annales*, INDES ORIENTALES NÉERLANDAISES, F. C., n° 16, p. 43.

2. *Ibidem*, p. 55.

Le nouveau comptoir de Siak, dont il importe aussi de dire un mot, peut livrer au commerce du tabac, remarquable pour sa qualité, du poivre, de la gomme élastique et de la gutta-percha, du benjoin, du gambier et de la fécule de sagou. Dans le détroit, l'îlot de Rhiou, voisin de Singapour, est devenu un point d'une certaine importance commerciale, par la franchise dont il jouit. Les îles de Banca et de Billiton, plus au sud, sont plus étendues et d'une grande richesse minérale. Muntok est le port de la première. Les quantités d'étain extraites des mines de Banca, pour le compte du gouvernement néerlandais, se sont élevées de 4,347,000 kilogr., en 1862, à 5,928,000 en 1863. Les gisements de Billiton, dont l'étain n'est pas moins estimé, sont exploités par une compagnie, qui fait vendre, depuis 1864, une grande partie du produit à Batavia même.

L'île de Bornéo, grande comme la France et la plus vaste, mais la moins civilisée de l'archipel, pourrait aussi contribuer largement au trafic de celui-ci avec les factoreries hollandaises. Elle est riche en productions minérales et végétales. Cependant, on n'évaluait encore, en 1856, guère à plus de 4 ou 5 millions de francs, également partagés entre l'importation et l'exportation, l'ensemble de ses échanges avec ces comptoirs. Le port le plus fréquenté de Bornéo est Banjermassing, à l'embouchure du Banjer, sur la côte méridionale, à portée de mines de houille, où la marine néerlandaise vient renouveler son combustible. La navigabilité du fleuve facilite l'exploration de l'intérieur jusqu'à une distance de 600 kilomètres. La côte occidentale, avec les factoreries de Sambas et de Pontianak et les mines de diamants de Landak, dans le voisinage de cette dernière, est la plus peuplée. La côte nord-ouest forme, comme on l'a déjà dit, la principauté de Sarawak, mais tout le nord de l'île ou pays de Bornéo proprement dit, avec la majeure partie de l'est et de l'intérieur, a conservé son indépendance. Le reste du littoral appartient aux Hollandais, qui fournissent aux naturels du sel, de l'opium et des articles manufacturés, en échange d'or et de diamants, d'antimoine, de riz, de camphre, d'huiles diverses, de cire d'abeilles, de cornes de daim, d'ébène, de poivre, etc., ainsi que de rotins et de nattes pour Java.

Dans l'île de Célèbes, la troisième des grandes îles de la Sonde, à

l'est de Bornéo et au nord-est de Java, Macassar, port franc depuis 1847, sur la route des Indes orientales au Japon, est la seule place d'une importance majeure. Son commerce maritime a plus que doublé, grâce à cette franchise; il approchait de 20 millions de francs dès 1857. Le sagou abonde à Célèbes, et la culture du sucre y est en voie d'accroissement. La majeure partie de l'île est gouvernée par des princes indigènes, plus ou moins dépendants des Hollandais.

Les Moluques ou îles aux épices, si renommées autrefois, entre Célèbes et la Nouvelle-Guinée, sont presque oubliées aujourd'hui. Les Hollandais n'ont d'ailleurs colonisé dans cet archipel, dont ils sont également les maîtres, que de très-petites îles. On sait que, pour s'assurer le monopole des précieuses denrées qu'elles produisent, mais dont la consommation en Europe était naturellement restreinte, ils avaient formé l'étrange résolution d'en concentrer exclusivement et violemment la culture dans les seules îles d'Amboine, pour le giroflier, et de Banda, pour le muscadier, en extirpant ces arbres sur tous les autres points de l'archipel.

Il n'existe pas de sol plus fertile que celui des Moluques. On y trouve de magnifiques plantations d'arbres avec les bois les plus solides et les plus précieux. La canne à sucre et le café viennent sans culture à Amboine et à Ternate. Le giroflier ne produit qu'au bout de dix à douze ans, et la récolte très-inégale des clous de girofle varie de 5 à 25 livres; elle n'a jamais dépassé, pour Amboine, 1,107,000 livres d'Amsterdam (produit de 1839). Le muscadier se trouve à peu près dans les mêmes conditions de rapport; mais les Moluques possèdent, en outre, le sagoutier, l'espèce de palmier dans le tronc duquel se forme la fécule qui donne le sagou. Cependant, le commerce préfère encore le sagou de Bornéo et de Sumatra à celui de Célèbes et des Moluques. On trouve ensuite, dans cet archipel, du tripang, des nageoires de requin et des nids d'oiseaux, pour satisfaire les gourmets chinois, de l'ambre gris, de l'écaille et de la nacre, des perles et de l'or, mais en petite quantité; des oiseaux de paradis, de la cire, des essences et des drogues médicinales, avec des bois de teinture, de l'ébène, du sandal, etc.

Jusqu'à la loi du 8 septembre 1853, qui ouvrit les ports des Mo-

luques au commerce de toutes les nations et les déclara ports francs, les commerçants étrangers étaient restés complétement exclus de ces îles, où l'exportation des épices est encore aujourd'hui réservée au gouvernement néerlandais. Les deux plus considérables des ports du groupe sont maintenant Amboine et Banda. La prospérité du troisième, Ternate, dans la petite île de ce nom, gouvernée par un sultan vassal, n'avait fait que décliner depuis la fondation de Singapour, et il est complétement tombé quand, après l'érection de Macassar en port franc, Ternate a cessé d'être une étape indispensable pour les probs, qui poussent jusqu'à la Nouvelle-Guinée et aux îles adjacentes. Cependant, les ports francs des Moluques en général sont encore fréquentés par les baleiniers anglais et américains[1].

Voici comment s'exprime, au sujet des corvées, imposées par les Hollandais aux indigènes de l'archipel Indien, Mme Ida Pfeiffer, la célèbre voyageuse, dont le jugement simple, mais plein de bon sens, n'est pas à dédaigner, même en pareille matière. «Le riz étant le seul besoin des naturels du pays,» dit-elle dans son second voyage autour du monde[2], «ils ne plantent pas autre chose, car ils préfèrent leurs aises à toute espèce de gain. Cela sert à prouver que, si le gouvernement renonçait à son système de monopole et n'imposait pas le travail aux habitants, ils ne planteraient pas davantage, comme le prétendent quelques personnes, et ne produiraient pas à des prix moins élevés, mais que, bien au contraire, toutes les plantations, sans excepter celles de Java, finiraient bientôt par périr.» C'est la justification du système adopté, au point de vue utilitaire, que l'on peut admettre, mais à la condition d'y réserver largement aussi la part des devoirs de l'humanité.

Les opérations du commerce britannique avec l'archipel Indien se font en partie directement, en partie par la voie de Singapour, entrepôt très-commodément situé, sur lequel elles tendent, en conséquence, à se replier de plus en plus. Ainsi, les importations de Java en par-

---

1. Voir, sur les Moluques, *Annales*, INDES ORIENTALES NÉERLANDAISES, F. C., n°s 5 et 7.

2. A la page 298 du volume de la traduction française de W. Suckau publié en 1857, à Paris, chez Hachette.

ticulier dans le Royaume-Uni, se sont réduites de 333,816 liv. st., en 1860, à 22,417, plus 6,700 pour des marchandises transbordées, en 1863, et les exportations d'outre-Manche pour cette île, de 1,425,724 à 655,170 liv. st., dans le même intervalle. Les envois directs de sucre et de riz de Java dans la Grande-Bretagne sont ainsi tombés à des chiffres insignifiants, comme ceux du caoutchouc, des rotins et du poivre. D'autre part, ceux du Royaume-Uni, à destination de cette colonie hollandaise, dans lesquels l'exportation des produits britanniques compte seule pour 650,424 liv. st. ou la presque totalité, ont fléchi aussi de 1,071,025 liv. st., en 1860, à 423,233 pour les tissus de coton. Ils comprennent, en outre, des cotons filés (pour 66,156 liv. st. en 1863), des fers, des lainages, du charbon de terre, du cuivre brut et ouvré, de la quincaillerie et de la coutellerie, des machines, de la toile, etc.

Avec Sumatra, dont la Grande-Bretagne tirait, en 1860, pour 15,503 liv. st. de produits, en sagou principalement, et les factoreries hollandaises des autres îles, dont elle reçut encore, en 1861, pour 26,653 liv. st. de café, ses échanges directs ont été nuls depuis.

En revanche, elle a importé, en 1863, des côtes de la partie indépendante de Bornéo, avec laquelle ses relations augmentent, pour 45,555 liv. st. de gutta-percha, de sagou, de bois, de minerai d'antimoine, etc.; en 1860 aussi du poivre. De Célèbes elle ne reçoit rien directement, mais elle a expédié, la même année, dans cette île pour 7,919 liv. st., et dans celles de Saint-David, petit groupe au nord de la Nouvelle-Guinée, même pour 13,060 liv. st. de cotonnades, houilles, bières et autres boissons, lainages, poteries, armes et munitions, fers, machines, douves et tonneaux vides, pour les usages de la grande pêche probablement.

Les résultats de 1864, qui viennent d'être publiés également, n'ont été plus favorables que pour l'importation directe de Bornéo dans le Royaume-Uni. En voici le résumé général:

	Importations.	Exportations de produits britanniques.	Réexportations.
	Liv. sterl.	Liv. sterl.	Liv. sterl.
Java	16,749	796,850	5,061
Bornéo	66,530	»	»

Dans les importations de Java même domine celle des tissus de coton à l'usage de la population indigène. Or, la cherté de nos articles de l'espèce les exclut de ce marché, où ils ne sauraient lutter, pour le bas prix, avec ceux des manufactures anglaises, hollandaises et allemandes. Nos vins, eaux-de-vie et vinaigres, bijouteries, soieries, vêtements, lingeries, modes et nouveautés de Paris, fruits de table et conserves en boîtes de fer-blanc, ouvrages en peau ou en cuir, lainages et toiles fines, poteries et verreries, ouvrages en métaux, livres et papeteries, parfumeries et merceries, le sulfate de quinine, etc., trouvent bien un certain débit dans la population européenne; mais, si l'on excepte les boissons, la concurrence que nous faisait, souvent même sous le trompe-l'œil de marques françaises, la fabrication à meilleur marché de l'Allemagne, naguère favorisée par l'assimilation de ses produits pour le droit d'entrée (voir p. 357), tendait de plus en plus à restreindre, pour les nôtres, le débit dans l'Inde hollandaise. De 1853 à 1861, nos opérations avec celle-ci, après être longtemps restées stationnaires, malgré les stipulations du traité de 1840, avaient bien pris un certain développement, à l'importation du moins, mais notre commerce d'exportation n'avait fait que perdre du terrain à Java, où nous n'avons conservé des relations suivies qu'avec Batavia et Sourabaya. Avec Padang, elles ne comptent presque plus (voir p. 362), et avec les autres îles, elles ont même toujours été nulles. Il y a lieu de croire, cependant, qu'à Célèbes certains tissus de nos fabricants d'Alsace, reproduisant les couleurs et les dessins qui plaisent dans cette île, d'après des échantillons-modèles, qu'il faudrait s'attacher à copier très-minutieusement, des armes de fabrication française, et, avec le temps, aussi quelques-uns de nos articles de demi-luxe, pourraient gagner un débouché assez considérable.

De Java et Sumatra la France a reçu, en 1864, pour 2,405,000 fr. de café, 1,754,000 de poivre et 1,666,000 de sucre brut, avec des gommes copal et dammar, des rotins et des bois de teinture en bûches, un peu d'indigo, de cannelle et de caoutchouc. Bien que le chiffre de nos importations de produits de ces îles soit tombé de plus de 19 millions de francs, en 1861, à moins du tiers de cette somme, en 1864, il est encore de beaucoup supérieur à celui des

envois directs de même provenance dans le Royaume-Uni, devenus de plus en plus insignifiants.

Dans nos exportations pour ces îles, qui se sont réduites de 2 ½ millions de francs (maximum en 1857) à un peu plus d'un million, dans chacune des deux années 1863 et 1864, soit même à moins d'un million pour les produits français seuls, nos vins, quoiqu'ils constituent l'article principal, ne figurent encore que pour environ 300,000 fr., et presque toute la bijouterie envoyée est d'origine allemande. Cependant, les chiffres que nous venons d'indiquer, ne donnent pas, et il est difficile d'avoir la valeur exacte de l'ensemble des importations de produits français dans l'Inde néerlandaise, où nombre de ces produits étaient, sous le régime antérieur au dernier traité, introduits à Java et à Sumatra par le détour de la Hollande et par navires hollandais, avec des certificats de l'administration de ce pays, qui, les assimilant, dans l'intérêt du commerce national, aux produits nationaux de la métropole, leur procuraient ainsi la remise de la moitié du droit dans ces colonies.

Philippines.

Cet archipel, qui s'étend au nord de Bornéo et de Célèbes, comprend, avec le groupe dit des Bissayes dans sa partie centrale, une quarantaine d'îles fertiles et parfaitement cultivables, sans compter une multitude d'îlots sans valeur. C'est, en y ajoutant les Mariannes, la seule possession de l'Espagne dans l'Extrême Orient, mais un beau fleuron de sa couronne. Luçon, la plus septentrionale et la plus vaste de ces îles, aussi grande que Célèbes, est celle qui a été le plus largement occupée par les Espagnols, maîtres de toute la partie sud. L'opulente Manille, située sur une vaste baie, du côté de l'ouest, à 250 lieues de Macao et à 300 de la Cochinchine, en est la capitale, ainsi que le centre de leur domination et de leur commerce dans ces parages. Parmi les îles secondaires, Zébou, Yloilo ou Panay et Taal, aussi en partie cultivées, envoient beaucoup de sucre sur le marché de Manille, et il convient de mentionner, en outre, Bohol, Samar, Leite et Mindoro; mais, dans plusieurs autres, dont la principale est Mindanao, la plus méridionale et la seconde en superficie de tout l'archipel, les indigènes ont presque généralement conservé

leur indépendance, et se livrent, comme ceux des petits groupes voisins de Bassilan et de Soulou, plus ou moins à la piraterie sur les côtes. Cependant le gouvernement espagnol fait des efforts pour l'éteindre, en y augmentant sa marine à vapeur.

Les Philippines ne sont pas moins remarquables par la beauté de leur climat et la fertilité de leur sol que par les avantages d'une admirable position maritime et commerciale, vis-à-vis de la Cochinchine et des ports du midi de la Chine. Un espace de 800,000 à 900,000 hectares de terres mises en culture suffit, avec une production estimée à près de 900 millions de francs, pour nourrir dans cette riche colonie près de 4 millions d'habitants, et l'on peut évaluer à environ 6 millions la population de tout l'archipel, dans les ressources duquel 40 millions trouveraient sans difficulté les moyens de vivre. Cependant on y compte encore tout au plus 20,000 Européens, mais beaucoup de Chinois, comme sur tous les rivages environnants.

L'Espagne, en convertissant les Tagals de Luçon et une partie des autres indigènes, et en les soumettant, par l'entremise du clergé, à une espèce d'autorité théocratique, a donné à cette colonie une organisation qui offre une certaine analogie avec celle des établissements fondés jadis par ses missionnaires dans le Paraguay et des contrées voisines de l'Amérique du Sud. La population des Philippines ne s'est pas trop mal trouvée de ce régime, qui ne la contrarie pas dans son indolence naturelle et ne lui impose que des contributions modiques; cependant, le défaut d'activité de ses maîtres espagnols les empêche de tirer, pour la métropole, des magnifiques ressources de cette importante mais lointaine possession, un parti comparable à celui que l'habile exploitation coloniale et l'esprit mercantile des Hollandais ont su tirer des îles de la Sonde, et l'Espagne elle-même, de Cuba, qui lui rapporte neuf fois autant que les Philippines.

Le sucre de canne est la principale denrée de ces dernières, qui en produisent de première qualité. Le tabac de Luçon, un des meilleurs du commerce, l'emporte également sur celui de toutes les autres parties de l'archipel Indien et de l'Indo-Chine. Les Philippines pourraient fournir des tabacs à tous les marchés du monde, mais le gouvernement s'étant réservé, depuis 1782, le monopole de cet

article, il ne s'en cultive que sur les terrains limités par l'administration, et les récoltes ne suffisent pas même aux besoins de la métropole. Cependant les ventes de la régie, il y a une vingtaine d'années, dépassaient annuellement déjà 2 millions de piastres, et elle possède dans la colonie trois grandes manufactures de cigares.

Un troisième produit de cette île, l'abaca ou chanvre de Manille, extrait d'une espèce de bananier, occupe une place intéressante parmi les filaments. Propre à la fabrication de divers tissus dont s'habillent les indigènes, ainsi qu'à celle de cordages, c'est ce dernier emploi qu'il trouve généralement en Europe et en Amérique [1]. Il reste à mentionner, parmi les autres productions végétales des Philippines, le riz et le maïs, le caféier et le cotonnier, la cannelle, le piment et l'anis, indépendamment du girofle et de la muscade, de la cochenille et de la soie, qui réussiraient également dans beaucoup d'îles; parmi les ressources minérales, presque entièrement inexploitées, de ces îles, des mines d'or, de fer et de cuivre, du plomb, du cinabre et de l'arsénic, de la houille et du soufre, du marbre, du jaspe, des agates et des cornalines. Les forêts offrent d'excellents matériaux pour la construction des navires, et l'industrie des habitants s'applique à la tannerie et au vernissage des cuirs, au tissage et à la broderie de nattes et d'étoffes plus ou moins fines, ainsi qu'à la confection d'objets sculptés en bois et en ivoire. C'est toutefois du perfectionnement de l'agriculture que paraît dépendre surtout la prospérité future de cette colonie pleine d'avenir, en présence du développement toujours croissant des relations de l'Europe avec la Chine.

Les îles Mariannes, situées dans l'Océanie à plus de vingt degrés E. des Philippines, dont elles relèvent, ont également été colonisées par les Espagnols; mais ce groupe, d'une faible importance commerciale, ne se distingue que par l'industrie maritime de ses habitants.

Avant la révolution qui sépara de la mère-patrie les provinces espagnoles du continent de l'Amérique, celles-ci faisaient un commerce très-actif avec les Philippines, qui leur fournissaient, indé-

1. *Annales du commerce extérieur,* INDES ORIENTALES ESPAGNOLES, F. C., n°s 1 à 3.

pendamment des produits de leur propre sol, beaucoup de marchandises de la Chine et de l'Inde. Ce commerce était exclusivement entre les mains de compagnies privilégiées. Jusqu'en 1809 il n'était permis à aucune maison étrangère de s'établir aux Philippines; une exception ne fut faite à cette époque qu'en faveur d'une maison anglaise; mais, à la paix de 1814, la permission d'y former des établissements fut accordée aux négociants de toutes les nations. Le privilége de la compagnie dite des Philippines étant expiré définitivement en 1834, Manille obtint, enfin, la liberté de trafiquer directement avec tous les ports du monde. Cependant, cette place est encore la seule de l'archipel qui soit ouverte à l'importation des marchandises de l'étranger; mais, depuis 1855, l'exportation des produits du pays est également permise par le port de Sual, au nord de Luçon, par celui d'Yloilo, dans l'île de Panay, et par celui de Zamboango, à la pointe sud-ouest de Mindanao. Les conditions de l'admission des navires et des produits étrangers à Manille furent d'abord réglées par une loi de tarif du 14 décembre 1837. Puis un ordre royal du 28 mars 1844 permit généralement aux navires espagnols expédiés avec des produits nationaux de la Péninsule et des îles adjacentes sur Manille, ou chargés de produits des Philippines à destination de la métropole, de faire des opérations de commerce dans tous les ports d'Asie et d'Afrique depuis la Chine jusqu'au cap de Bonne-Espérance inclus. Il porte, en outre, que les produits espagnols expédiés de la métropole en droiture, doivent payer, en entrant à Manille, les droits établis dans la colonie sur la navigation et sur la propriété directe, avec réciprocité en Europe pour les produits des îles importés sous pavillon espagnol dans les ports de la mère-patrie. Quant aux produits étrangers introduits desdits ports à Manille, pour la consommation ou l'entrepôt, ils doivent acquitter les droits frappant les produits étrangers, sous bénéfice toutefois des faveurs accordées au pavillon, s'il y a lieu, et là aussi la réciprocité est admise pour l'importation des produits de cette catégorie envoyés de la colonie dans les ports de la métropole. La nouvelle loi de tarif, rendue le 15 janvier 1862 aux Philippines, établit que les marchandises d'Europe, ou de pays à l'ouest du cap de Bonne-Espérance, importées sous pavillon espagnol d'un port quelconque de l'Asie ou de l'Océanie, payeront

2 p. 100 de plus que si elles viennent directement du pays producteur, à l'exception des provenances de Singapour et des Indes hollandaises, pour lesquelles la surtaxe a été réduite à 1 p. 100. Un ordre royal du 5 novembre 1863, enfin, porte que le droit différentiel de pavillon est également réduit à moitié pour les bâtiments à vapeur apportant des produits d'Europe ou d'autres pays situés à l'ouest du cap de Bonne-Espérance, mais dans le cas de l'importation directe seulement, avec ou sans transbordement à Suez. Depuis, diverses modifications ont eu lieu également dans le régime des droits sur les marchandises, et une ordonnance du 10 mai 1865, insérée dans la *Gazette de Madrid*, a complètement affranchi de droits les cotonnades et les lainages espagnols à l'importation dans les provinces d'outre-mer. Les communications avec la Chine et l'Amérique sont principalement desservies par des navires anglais et anglo-américains, qui ont encore obtenu, à ce titre, la jouissance de certains autres avantages; ainsi notamment les steamers anglais de la Compagnie péninsulaire et orientale font un service bimensuel entre Hong-Kong et Manille. La concession des mêmes faveurs a été, du reste, étendue depuis aux bâtiments à vapeur, de toute provenance et de toute nationalité, qui entrent périodiquement dans les ports des possessions espagnoles d'outre-mer[1].

Les droits d'entrée et de sortie perçus par les douanes des Philippines, et qui varient selon les provenances des marchandises comme selon les pavillons, sont basés sur la valeur des produits. Il y a, de plus, la faculté laissée au commerce de garder les marchandises qu'il importe à l'entrepôt de Manille, pendant deux ans, sous payement d'un droit annuel de 1 p. 100.

Les poids, mesures et monnaies de l'Espagne ont été légalement adoptés pour les Philippines, mais ceux de la Chine y sont aussi fort usités, et dans le commerce en gros on emploie souvent, dans ces colonies, des mesures anglaises ou américaines, comme le yard pour les étoffes et l'ancien gallon à vin pour les liquides. La monnaie courante est la piastre, espagnole ou mexicaine, valant environ 5 fr. 37 c.

---

1. Voir pour ces diverses mesures, dans le recueil des *Annales*, PHILIPPINES, L. C., nos 1 et 2, ainsi que PAYS ÉTRANGERS EN GÉNÉRAL, L. C., nos 2, 3 (p. 38) et 4.

En 1814, le total des importations de Manille ne dépassait pas 28 ¼ millions de francs, y compris une somme de plus de 11 millions de francs en piastres d'Amérique. En 1864 encore, celle des marchandises importées n'y était évaluée qu'à tout au plus 7 ½ millions de piastres (environ 40 millions de francs), et aucune des données antérieures n'en porte le chiffre annuel plus haut. D'après un relevé transmis par le consulat de France, le mouvement général du commerce extérieur des Philippines, de 1831 à 1860, se serait élevé, pour les importations, de 6,870,000 à 48,067,000 fr. et, pour les exportations, de 6,518,000 à 52,302,000 fr. L'Angleterre, la Chine, Singapour et l'Espagne fournissent le plus aux Philippines, dont les meilleurs débouchés, pour leurs produits coloniaux, sont aussi les ports de la Grande-Bretagne et de la Chine, avec ceux de l'Australie et de l'archipel Indien même, ceux des États-Unis, c'est-à-dire particulièrement de la Californie, et divers autres du même littoral, dans l'Amérique du Sud.

Le port de Manille avait livré à l'exportation, en 1863, 1,200,154 piculs[1] de sucre (en 1862 même 1,291,812, mais en 1853 seulement 393,117), destiné en partie pour l'Europe, en partie pour les États-Unis, 424,071 de chanvre (472,303 en 1862 et 221,518 en 1853), avec 23,958 (27,012 en 1862) de café; plus 82,408 quintaux[2] de tabac en feuilles, soit à peu près autant qu'en 1857 déjà, et 95,148 milliers (123,545 milliers en 1857) de cigares[3].

En 1864, l'exportation du sucre brut est descendue à 1,020,574 piculs, celle des cigares, à 72,139 milliers et celle des tabacs en feuilles, à 74,048 quintaux; mais les chiffres sont montés à 493,352 piculs pour le chanvre et à 36,173 pour le café.

Ces quantités, à défaut d'une évaluation plus générale, peuvent donner jusqu'à un certain point la mesure des progrès de la colonie, en tant qu'ils ressortent des variations constatées sur le mouvement de ses produits principaux. Comme objets secondaires de l'exporta-

1. Le picul représente ici un poids de 63.268 ½ kilogrammes.

2. Le quintal d'Espagne n'est que de 46 kilogrammes.

3. Voir *Archives du commerce de Prusse*, année 1864, t. II, p. 71; puis année 1865, t. II, p. 284.

tion des Philippines, il reste à mentionner les envois de cordages, d'indigo, de riz, de bois de sapan, de nacre, d'écaille et de cuirs de buffle.

Les échanges directs de la Grande-Bretagne avec les Philippines et leurs dépendances s'étaient élevés de 607,000 liv. st., en 1860, à plus du double, soit 1,392,198 liv. st. ou près de 35 millions de francs, en 1863, à l'importation, mais réduits d'autre part, la même année, de 792,000 liv. st. maximum, en 1861, à 576,080 liv. st., ou moins de 14 ½ millions de francs, et pour les produits britanniques seuls, de 784,564 à 556,863 liv. st. ou moins de 14 millions de francs, à l'exportation du Royaume-Uni. Les marchandises transbordées dans celui-ci, et dont les chiffres viennent s'ajouter aux valeurs ci-dessus, étaient également descendues de 119,437 liv. st., en 1856, à 23,814 liv. st. en 1863, pour celles de la provenance, et de 94,456, en 1861, à 41,649, en 1863, pour les chargements à destination des Philippines. C'est que la Grande-Bretagne n'envoya plus, en cette dernière année, à la colonie espagnole que pour 360,221 liv. st. de ses cotonnades, qui y figuraient, en 1861 encore, pour une valeur de 614,011 liv. st. Après ces tissus, il faut nommer, comme les articles les plus considérables qu'elle y joint, de la toile (pour 35,394 liv. st. en 1863), des fers, des machines, des ouvrages de quincaillerie et de coutellerie, des lainages, du cuivre, des ombrelles, des poteries et des verreries.

En revanche, les importations de sucre brut et de chanvre de Manille se montraient fortement en progrès dans les ports de la Grande-Bretagne, qui reçurent directement des Philippines, en 1863, pour 837,418 liv. st. du premier et pour 418,316 du second de ces produits, plus pour 34,983 liv. st. de tabac en feuilles et de cigares, de la gomme copal, du café, de l'indigo, du bois de sapan, de la nacre, etc.

En 1864, d'après les derniers états du *Board of Trade*, qui viennent aussi de nous parvenir, les importations des Philippines dans le Royaume-Uni sont, il est vrai, retombées à 854,435 liv. st. ou moins de 21 ½ millions de francs en total, soit en particulier celle du sucre brut à 405,459 liv. st. et celle du chanvre à 309,253, tandis que le chiffre du tabac, avec les cigares, s'est élevé à 107,479 liv. st.

Quant aux exportations, elles se sont relevées, la Grande-Bretagne ayant envoyé, en cette année, aux Philippines pour 765,719 liv. st. de ses propres produits (comprenant pour 553,519 liv. st. de tissus de coton), ainsi que pour 24,335 liv. st. de marchandises tirées de ses entrepôts. Les chiffres des marchandises transbordées, qui s'ajoutent à son commerce avec les Philippines, se sont relevés aussi, en 1864, à 45,839 liv. st. à l'entrée et à 71,906 à la sortie du Royaume-Uni.

La France, dont les opérations directes avec le même archipel sont comparativement insignifiantes, n'ayant dépassé qu'une seule fois (en 1859) 3 millions de francs, et s'étant même réduites au tiers du chiffre de cette année, en 1864, en reçoit principalement des résines et du café, de l'indigo, du sucre, des bois d'ébénisterie, du chanvre de Manille, des fruits oléagineux, de la nacre, des cornes de bétail, etc. Quant à nos envois, ils se bornent à des pacotilles composées de quelques lainages, poteries et verreries, médicaments, merceries communes, ouvrages en cuivre, meubles, parfumeries, etc.

Indo-Chine.

La partie de la péninsule orientale de l'Inde, à laquelle convient plus particulièrement la dénomination d'Indo-Chine, d'après le caractère mixte de sa population, qui paraît formée d'un mélange d'éléments chinois et malais, est celle qui s'étend à partir de la presqu'île de Malacca, au nord des Indes néerlandaises et à l'ouest des Philippines. Entrecoupée dans la direction du sud au nord, par trois grandes chaînes de montagnes presque parallèles, elle comprend autant de dominations distinctes : celle du royaume de Siam, sur le golfe de ce nom, le pays du Camboge, dans lequel la France vient de faire d'importantes acquisitions territoriales, et, enfin, l'empire d'Annam, dont les deux principales parties constitutives, la Cochinchine et le Tonquin, occupent tout le rivage oriental de cette vaste région péninsulaire jusqu'aux confins de la Chine proprement dite.

Siam. — Ce royaume comprend, outre la riche et fertile vallée de Ménam, ou le Siam proprement dit, au fond du golfe de ce nom, des portions importantes de la presqu'île malaie au sud, de l'ancien

royaume de Camboge à l'est, et du pays encore presque inconnu de Laos dans l'intérieur. Dans la première de ces quatre contrées, la plaine, de près de 150 lieues de long sur 50 de large, que forme la vallée du Ménam, dont les inondations, semblables aux débordements périodiques du Nil, contribuent à la fertiliser, est seule en culture, les montagnes ne présentant des deux côtés que des forêts et des déserts, peuplés d'éléphants et de rhinocéros, de buffles, de singes et de tigres. Aussi l'ensemble de la domination siamoise, bien qu'elle réunisse une étendue territoriale supérieure à celle de la France, mais dont près de la moitié consiste en provinces simplement tributaires, ne paraît-il renfermer qu'une population de 5 à tout au plus 6 millions d'âmes, dans laquelle les Chinois comptent peut-être pour un quart. La vallée du Ménam, sur lequel est située, non loin de l'embouchure de ce fleuve, la capitale Bangkok, longtemps le seul port ouvert aux navires européens, dans lequel se concentre presque tout le commerce du pays, abonde en riz, sucre, épices, beaux fruits, porcs, volaille, poisson et sel. Aussi les denrées de première nécessité sont-elles à très-bas prix sur cette place, qui est très-peuplée et s'accroît continuellement par l'immigration chinoise. Le sucre terré blanc, gris et rouge, et le poivre noir, les deux produits les plus importants de la contrée, paraissent être, avec la gomme-gutte, la gomme laque et celle de benjoin, le riz, le bois de sapan, l'ivoire, les cornes et les peaux de buffle, ceux qui y conviendraient le plus au commerce européen. Le riz constitue la plus grande culture du pays, mais, comme il forme aussi la principale nourriture des habitants, la sortie en a souvent été prohibée. On cultive de l'excellent café, mais trop peu pour l'exportation. Il en est de même du tabac. La qualité du sésame est aussi bonne que dans l'Inde. La production annuelle du coton était estimée, il y a plusieurs années déjà, à environ 200,000 balles, celle du sucre, à plus de 300,000 piculs. Les bois d'ébénisterie et de construction, le bois de teck notamment, sont aussi fort abondants dans l'intérieur. Les mines se trouvent principalement entre les mains des Chinois. Elles produisent du fer, du cuivre, de l'étain et de l'or. Dans les parties supérieures de la vallée du Ménam on recueille aussi beaucoup d'agates, de grenats, d'améthystes, d'opales et de cornalines, dont la re-

cherche n'est soumise à aucune prohibition. Tous les produits de l'intérieur arrivent à Bangkok par la voie fluviale, après l'inondation qui a lieu dans les trois derniers mois de l'année. La navigation sur le Ménam, en sens inverse, est facile en toute saison jusqu'à l'ancienne capitale Yuthia, éloignée de 130 kilomètres du golfe.

Les Siamois excellent, comme imitateurs, dans l'art des constructions navales. On voit dans leur pays, non sans étonnement, de beaux navires de 800 à 1,000 tonneaux, entièrement construits par des ouvriers indigènes, le plus souvent sans autre direction que celle d'un charpentier de leur propre nation. Il se construit même sur les chantiers de Bangkok, depuis une dizaine d'années, beaucoup de bateaux à vapeur, pour l'usage particulier des habitants. Les machines viennent toutes des États-Unis, mais elles sont très-imparfaites. Quant à l'industrie manufacturière de ce pays, elle est dans l'enfance, presque tous les objets dont on s'y sert étant apportés de Chine. Cependant les orfévres de Bangkok ont une certaine réputation, méritée pour leurs coupes et leurs boîtes d'argent incrustées d'or. Les Siamois travaillent aussi le cuivre; ils font des poteries grossières et du papier fabriqué avec l'écorce du khoï, qui est un arbre du Laos; mais l'article le plus remarquable de leur fabrication, ce sont de riches écharpes en soie délicatement brodées d'or, dont les plus belles viennent du Camboge et coûtent jusqu'à 500 fr. la pièce.

Les principaux marchands de Siam sont les deux rois du pays eux-mêmes, les ministres et les mandarins, des Chinois, des Malais, des Arabes et des Parsis ou Guèbres venus de l'Inde. La plupart des commerçants, des artisans et des agriculteurs de Bangkok sont Chinois. Cette place trafique avec la Chine et le Japon, la Cochinchine et le Tonquin, le pays de Camboge, les îles de la Sonde, Singapour et les autres établissements anglais du voisinage; accidentellement même avec Bombay et Surate, la Grande-Bretagne et l'Amérique du Nord. C'est son commerce avec la Chine qui a le plus d'importance. On y emploie des jonques montées par des Chinois, mais construites pour la plupart sur des chantiers siamois. Elles arrivent à Bangkok du mois de janvier au commencement d'avril, repartent en juin ou en juillet, lorsque la mousson du sud-ouest est dans toute sa force,

et ne font généralement qu'un voyage par an. Les affaires avec l'Europe se font encore principalement par l'intermédiaire des maisons de Singapour, qui emploient en général des agents de confiance indiens ou chinois, établis dans le Siam.

Les droits imposés au commerce étranger varient selon la classe ou la nationalité des bâtiments. Ils consistent en un droit de mesurage ou de tonnage, proportionné aux dimensions du navire, et en un droit à la valeur sur les importations des navires européens seuls. Il y a également des droits de sortie, mais ils sont très-modiques. Il n'existe pas de monnaies d'or ni de cuivre; toutes sont en argent. La principale est le *tical*, pièce qui a la forme d'une petite balle, marquée de deux poinçons au sceau du roi. Cette monnaie, du poids de 13gr.,753 et d'une valeur de 3 fr. 60 c. environ, est subdivisée en 4 salungs, le salung en 2 fuangs, et le fuang en 5 houns. Les appoints se payent en cauris ou coquillages de 800 au fuang. Comme il y a d'habiles faux-monnayeurs à Bangkok, il est prudent de faire examiner les ticaux avant de les accepter. On compte 80 ticaux pour une livre siamoise d'argent (de 1,200 grammes). Les Européens venant à Siam, pour y faire des achats, ne peuvent apporter que des piastres d'Espagne ou du Mexique dont 4 font 7 ticaux, mais sur lesquelles il y a souvent à subir des pertes au change. L'unité de poids est le picul de Siam de 50 catties, égal à 60 kilogr. 478 $^1/_2$ gr. Ce catty est le double du catty chinois. Les marchandises européennes se vendent à trois mois de crédit, mais les produits du pays doivent être payés comptant.

Les relations de la France avec le royaume de Siam remontent au règne de Louis XIV; mais elles cessèrent en 1688, avec l'abandon de l'établissement commercial que nous y avions formé, et n'ont été renouées que de nos jours. L'Angleterre ayant conclu, le 18 avril 1855, un traité de commerce avec cet État, M. de Montigny, consul de France à Shanghaï, fut chargé, l'année suivante, d'une négociation pareille. Le traité dont la signature s'ensuivit, le 15 août 1856, comprend 25 articles, dont voici les dispositions principales: affranchissement des navires français du droit de tonnage; — droit d'entrée uniforme de 3 p. 100, en argent ou en nature, sur les marchandises importées par eux; — permission à tout sujet français de

s'établir dans le royaume de Siam et d'y circuler librement; — enfin, admission d'un consul français à Bangkok, auquel il appartient de juger, conjointement avec les autorités du pays, tous les différends qui pourront s'élever entre ses nationaux et les indigènes[1]. C'est la suppression du monopole commercial auquel avait longtemps prétendu le gouvernement siamois. L'activité de nos relations avec le royaume de Siam n'a pas beaucoup augmenté, cependant, depuis la conclusion de ce traité. La grande majorité des terres de cette vaste contrée étant encore inculte, jusqu'à présent, celle-ci ne produit pas assez pour constituer un marché comparable à ceux de l'Inde proprement dite et de la Chine. Notre commerce, pouvant d'ailleurs se procurer les mêmes produits sur des points plus rapprochés, hésite à s'aventurer dans un pays aussi éloigné. Il faut ajouter qu'à l'égard des soieries et de la plupart des objets de consommation et de luxe, le goût du pays est entièrement chinois.

Quelques étoffes, draperies et toiles de coton, blanches ou écrues, du fer, des armes, nos eaux-de-vie, nos meubles et certains articles de Paris, qui jouissent déjà d'une préférence marquée, le tout en quantités modiques, voilà, jusqu'à présent, d'après les avis publiés dans les *Annales du commerce extérieur*[2], les seuls produits que le commerce français puisse espérer de placer à Bangkok, en concurrence avec les Anglais. Les produits siamois arrivant presque tous sur ce marché dans les premiers mois de l'année, c'est depuis février jusqu'en juillet que les affaires y présentent le plus d'animation, et qu'il y a aussi le plus de concurrence d'acheteurs, à cause de la présence des jonques. Néanmoins on trouve encore, pendant les autres mois, toute espèce de produits, mais rarement alors en grandes quantités. Un armateur qui veut tenter une opération dans ces parages, fait donc sagement d'y envoyer à l'avance des ordres et des fonds, afin de donner à son agent le temps de se procurer de la monnaie siamoise, à un change convenable, et de rassembler, à bas prix, des quantités suffisantes de marchandises homogènes.

1. Pour le texte complet, voir *Annales*, FRANCE, L. C., n° 172.

2. CHINE et INDO-CHINE, F. C., n°s 25, 26, 28 (notamment pour la spécification des articles p. 11) et 32.

Le défaut de moyens de contrôle ne permet pas d'évaluer, même approximativement, l'importance générale du mouvement d'entrée et de sortie de Bangkok, et moins encore celui des autres ports siamois, tels que Waiwan et Rolas, dans le Siam proprement dit, ou Champon, Singora, etc., dans la presqu'île malaie, sur le rivage occidental, ou Chantaboun et les autres ports du Camboge siamois, dont il sera question tout à l'heure, sur le rivage oriental du golfe de Siam.

L'établissement d'un commerce direct entre le royaume de Siam et l'Europe ne date que de la conclusion des traités mentionnés plus haut, c'est-à-dire d'une dizaine d'années. Ce sont, depuis 1857, les Anglais qui y ont pris la plus forte part, avec les Américains du Nord; mais celle des premiers n'est pas en voie d'accroissement, le chiffre total des importations directes de produits siamois dans le Royaume-Uni s'étant réduit, au contraire, de 96,394 liv. st. en 1859 à 20,746 en 1863 et à 14,522 en 1864. Elles comprenaient, en cette dernière année, de la gomme laque, du benjoin, des peaux brutes, des cornes et du bois de sapan; précédemment aussi du sucre brut, du bois de teck, du poivre, du riz et de l'indigo. Les envois de la Grande-Bretagne dans le royaume de Siam ont pareillement fléchi, de 36,191 liv. st. en 1861 à 12,100 et 15,250, dont 11,984 et 15,130 pour les produits britanniques, en 1863 et 1864. Ils se composent principalement de machines et de fers, d'armes et de poteries. Les cotonnades ont presque entièrement cessé d'y figurer.

Camboge. — Ce pays est ainsi nommé d'après un grand fleuve, le plus considérable de l'Indo-Chine, qui vient de la frontière chinoise, coule du nord au sud, comme le Ménam, et arrose dans sa partie supérieure, terminée par des cataractes, la contrée déjà nommée de Laos. Il occupe la région moyenne de la péninsule orientale, entre la domination du royaume de Siam et celle de l'empire d'Annam. La partie occidentale du Camboge dépend encore du premier; la partie orientale relevait naguère en entier du second, qui a dû toutefois en céder à la France, par le traité de paix du 5 juin 1862, les trois meilleures provinces auprès de l'embouchure du fleuve, avec la grande ville de Saïgon et le port de Mytho, à l'est de cette embouchure[1].

1. Voir au tome I, p. 113 et dans le présent tome, p. 74.

La rétrocession proposée en juillet 1864 par le capitaine Aubarel (voir plus haut, p. 74) n'ayant pas été ratifiée par le gouvernement français, nous conservons toutes nos acquisitions territoriales dans cette contrée, appelée aussi Basse-Cochinchine. Une autre partie du pays, située sur le golfe de Siam, entre le Camboge siamois au nord-ouest et le fleuve à l'est, avec la ville de Camboge même, où les Hollandais avaient un comptoir au dix-septième siècle, peut être considérée comme indépendante, depuis que la France en a pris le souverain sous sa protection.

Les productions de la vallée du Camboge sont, en général, à peu près les mêmes que celles du royaume de Siam. Les matières textiles, médicinales et tinctoriales, les résines de toute sorte, laque, gomme-gutte ou gomme de Camboge proprement dite, gomme élastique et autres, les fécules, tabacs, ivoires, cornes, os, peaux et cuirs; la cire, le miel, l'encens, les bois d'ébénisterie et de construction, les minerais de toute espèce, les pierres précieuses, etc., y existent en quantités considérables. On y trouve une très-grande variété de tabacs d'un arome excellent, à des prix peu élevés. On croit que les feuilles de tabac de ce pays feraient de bonnes enveloppes pour nos cigares de première qualité. De plus, toutes les forêts abondent en énormes tubercules, qui forment le principal aliment des gens du Laos, mais que l'on pourrait également exploiter sur une grande échelle pour la production des fécules.

Le commerce de cette région, comme celui de Siam, de la Cochinchine et du Tonquin, se trouve en majeure partie entre les mains des Chinois. Tous ces pays sont pour les Européens des marchés tout nouveaux, avec lesquels le mode de trafic le plus avantageux serait indubitablement le troc; mais, on ne parviendra pas sans peine à le développer, sur une grande échelle, avec des peuples artificieux et qui ont encore généralement très-peu de besoins. Cependant, ils ont assez la manie de l'imitation du luxe et mettent une sorte de fierté à revêtir le costume européen. On ne saurait, toutefois, trop avertir les Européens de se tenir en garde contre les fraudes en usage dans le pays, telles que l'habitude de mélanger les qualités, de falsifier les produits, ou de les mouiller pour en aug-

menter le poids. Dans ces conditions, il est toujours prudent de se faire remettre des échantillons d'avance.

Au Camboge, comme à Siam et au Laos, on se sert en général du picul et de la livre d'environ 1,200 grammes, double du catty chinois. Le *coyang* ou *char*, du poids de 23 à 25 piculs, suivant la nature plus ou moins encombrante de la denrée, n'est employé que pour le riz et les autres graines de peu de valeur. Il ne faut pas porter d'or dans ces pays, car on ne l'y échangerait que difficilement. Les variations du change aussi y exposent à des pertes considérables sur l'argent. Toutes les piastres y ont cours au même taux. Dans le royaume de Camboge proprement dit on ne trouve, à l'exception de quelques pièces d'argent, frappées à titre d'essai, qu'une très-petite monnaie de zinc cochinchinoise, de la forme de la sapèque des Chinois, qui se compte par *mace* de 60 ou par ligature de 600. La piastre valait, dans le temps, 7 ligatures ou 4,200 sapèques.

Bien que les traités de 1855 et 1856 aient également ouvert au commerce européen les ports du Camboge siamois, Chantaboun, qui est le principal de cette partie de la côte, reçoit encore de Bangkok tous les articles nécessaires à sa consommation, consistant surtout en cotonnades (*shirtings et long clothes*), draps rouges, *sarongs* et opium. Comme à Bangkok, tous les produits doivent y être payés en espèces. Le tical, de la valeur de 3 fr. 60 c. à 4 fr., est l'unique monnaie courante. Les exportations se composent de poivre, la denrée capitale, dont il se récolte annuellement environ 38,000 piculs dans la province, de sucre, de cardamome, de laque, de gomme-gutte, de tabac, d'huile et de café, de peaux, d'ivoire, de cornes de rhinocéros et de bétail, de poisson, de bois d'aigle et autres. Le sucre brun est d'excellente qualité. Le sol paraît aussi très-propre à la culture du café et de la vigne. On élève de grands troupeaux de bétail. En outre, Chantaboun présente non-seulement de magnifiques ressources en bois, mais aussi de grandes facilités pour la coupe et le transport de ceux-ci, ainsi que pour la construction navale. Le bois de Maï-tikien est d'un meilleur usage sous l'eau que le teck même. Le bois dit de *pune*, comme on l'appelle dans les îles du détroit, essence utilisée sur les lieux de production pour l'huile de bois qu'on en tire, convient admirablement pour mâts et espars. Quant à celui

de Maïding ou bois rouge, c'est un bois d'ébénisterie. Le pays offre en abondance des pierres précieuses, telles que rubis, saphirs, grenats, émeraudes et topazes, toutes de la plus belle eau. De grands gîtes houillers ont été découverts.

Mais, jusqu'à présent, malgré cette grande variété de richesses naturelles, tous les produits de cette province n'ont un faible écoulement que vers Bangkok, où ils arrivent sur de petites jonques, et le port de Chantaboun n'est que bien rarement visité par des navires européens, c'est-à-dire anglais[1].

Dans le royaume de Camboge proprement dit, on trouve les mêmes produits, à des prix encore beaucoup moins élevés, surtout en achetant sur les lieux de production à l'intérieur, mais à la charge de pourvoir, dans ce cas, aux frais d'un transport assez difficile. Il y a sur ce marché aussi, dont Kampot est le port d'embarquement principal, des ressources précieuses, surtout en soies gréges, cotons, poivres, bois de teck et autres bois de construction remarquables, en partie déjà mentionnés. Ce port est déjà visité par un certain nombre de navires européens; mais les petites jonques de Singapour et de Batavia y prédominent[2].

Basse-Cochinchine et Saïgon. — Le traité de 1862 assure à la France, pour son pavillon, le libre accès du grand fleuve de Camboge ou Maï-kong et de tous ses affluents. Les trois provinces qu'elle possède, en vertu du même traité, à l'embouchure de ce fleuve, au sud de laquelle nous avons également occupé l'île de Poulo-Condore, forment un delta entouré de cours d'eau profonds et navigables pour les plus gros bâtiments, qui peuvent y amarrer partout à quai. Ces possessions n'ont pas moins de prix par la fertilité de leur sol, en majeure partie composé de terres d'alluvion, que par les remarquables avantages d'une position militaire, commerciale et maritime comme celle de la ville de Saïgon. Le pays est éminemment propre à la culture de toutes les plantes tropicales; la population indigène, dont on évalue le nombre à 900,000 âmes dans les trois provinces, docile et habituée au travail sous un ciel brûlant. Il y a donc là tous

1. Voir *Annales*, CHINE et INDO-CHINE, F. C., n° 33, p. 9.
2. *Ibidem*, n° 25, p. 10.

les éléments pour la formation d'une grande et riche colonie à culture, que l'émigration chinoise ne laissera pas d'ailleurs manquer de bras, s'il devient nécessaire de l'appeler en aide. De plus, la place de Saïgon, érigée en port franc, se trouve dans les meilleures conditions pour le trafic avec les ports de l'Inde néerlandaise comme avec ceux de la Chine, des Philippines et du Japon, dont elle est plus rapprochée que Singapour. Elle se prête donc admirablement à la création d'un grand établissement maritime, duquel des services combinés de navigation à vapeur rayonneraient sur tous les marchés principaux à l'est des détroits, ainsi qu'à celle d'un entrepôt central pour les produits français qui peuvent y trouver des débouchés. Une organisation coloniale faite à ce double point de vue neutraliserait le mieux, sans doute, le désavantage qui résulte, pour notre marine marchande, dans ces parages lointains surtout, du manque de marchandises encombrantes parmi les produits que nous y envoyons. Nos paquebots à vapeur, qui ne mettent pas, actuellement déjà, plus de quarante jours pour effectuer le trajet de Suez à Hong-Kong, conviennent évidemment beaucoup mieux que des navires à voiles pour l'expédition de ces articles de moindre volume, mais de plus grande valeur, que nous avons la meilleure chance de placer dans l'extrême Orient. Or, avec un entrepôt bien situé et la facilité d'y verser, en tout temps, non-seulement ces cargaisons précieuses, mais des masses de marchandises de toute espèce, chargées dans des ports français ou étrangers, on aurait, pour répondre aux besoins de cette partie de l'Asie, des assortiments toujours complets de marchandises, que la navigation à vapeur servirait à répandre partout, au fur et à mesure de la demande. Enfin, les ressources que l'on pourrait se ménager par l'établissement d'un pareil entrepôt, ne sont pas moins indispensables pour vivifier un commerce intermédiaire dont les opérations, bien conçues et dirigées habilement au point de vue de l'intérêt du fret, peuvent seules rendre fructueux l'emploi de nos bâtiments voiliers aux voyages dans ces mers lointaines.

Saïgon est le port naturel de la Basse-Cochinchine. En 1860, lors de la guerre, sous l'influence de circonstances politiques exceptionnelles, qui ralentirent les envois, on n'évaluait l'ensemble de ses

échanges qu'à 7,700,000 fr. Il était sorti de son port pour environ 6,200,000 fr. de produits, consistant principalement en riz, tandis que l'importation n'avait pas dépassé 1 million et demi, somme dans laquelle l'opium seul figurait pour un tiers. En 1865, à côté d'une importation considérable[1], composée d'une grande variété d'objets, l'exportation s'est élevée, sans les articles réexportés, à 21,290,000 fr., somme dans laquelle le riz figure pour 10,477,000 fr., le coton pour 3,195,000, le poisson pour 2,488,000 et les substances médicinales pour 2,084,000. Le mouvement du port, entrée et sortie réunies, comprenait 526 navires jaugeant 216,000 tonneaux, sous tous pavillons, mais principalement français et anglais. Depuis l'occupation française, la navigation par les jonques chinoises décline à Saïgon, comme il arrive dans tous les ports de l'Extrême Orient où elles ont à subir la concurrence des navires européens.

Le seul droit généralement perçu à Saïgon, une fois dans l'année, sur les navires, est un droit de phare minime d'une demi-piastre par tonneau, réduit à un quart de piastre pour ceux qui viennent charger sur lest. Le payement de ce droit exonère le commerce de tout impôt de douane, à l'importation comme à l'exportation, sur toutes marchandises, l'opium excepté, qui paye à la ferme un droit de 10 p. 100 *ad valorem*. Toutes les forêts du pays sont propriété domaniale, droit dont le gouvernement français a hérité du gouvernement annamite. Le droit de consommation qui avait été d'abord établi sur les boissons, a été supprimé en 1862, et le commerce de celles-ci est aujourd'hui libre de toute taxe autre que celle des patentes, que doivent acquitter, dans la colonie, les négociants en gros et les débitants.

Le service postal entre la Méditerranée et la Cochinchine est confié à la Compagnie des messageries impériales de Marseille, dont les paquebots sont en pleine activité sur toute la ligne de Suez à Shanghaï. Le service télégraphique est également organisé, au moyen d'un câble sous-marin, d'Égypte à l'île de Jubal,

1. On l'évaluait en 1864 à 14 millions de francs, dans lesquels dominaient le thé et les autres apports de Chine, ainsi que les boissons d'Europe (1,500,000 fr.) et la chaux (2 millions de francs).

dans la mer Rouge, où les dépêches doivent être remises à la poste[1].

Tout notre commerce direct avec l'Indo-Chine passe par l'entremise de Saïgon; mais il est encore insignifiant, l'importation surtout, qui n'a pas dépassé, en 1864, une valeur de 143,000 fr., en bois de chêne, laque, tissus de cachemire, coton et chanvre. L'exportation, plus considérable, s'est élevée, la même année, à 3,857,000 fr., comprenant pour 2,908,000 fr. de produits français. Les vins y figurent pour 781,000 fr. et les eaux-de-vie pour 122,000; les vêtements pour 758,000, les outils et ouvrages en métaux pour 375,000 et les armes pour 329,000; mais ces deux derniers articles sont en majeure partie d'origine étrangère, ainsi que les farines; nous y avons joint, en outre, des ouvrages en peau et en cuir, avec un assortiment d'autres marchandises de toute nature. Nous avons de plus envoyé en Cochinchine 1,448,000 fr. et reçu, la même année, de cette contrée 2,246,000 fr. en argent.

Les 36,597 liv. st., consistant presque exclusivement en fers, que les tableaux du commerce de la Grande-Bretagne présentent comme le montant total de ses exportations pour la Cochinchine, en 1863, regardent probablement aussi Saïgon. Auparavant, ses relations directes avec cette contrée étaient presque nulles, et il paraît qu'actuellement encore elle n'en reçoit rien en droiture.

Cochinchine et Tonquin. — Ces deux pays, qui forment, avec la partie orientale du Laos et quelques provinces secondaires, l'empire d'Annam, occupent tout le littoral de l'est, depuis les nouvelles possessions françaises jusqu'au fond du golfe de Tonquin, vis-à-vis des Philippines et de l'île chinoise de Haïnan. Une vaste et longue chaîne de montagnes, courant du sud au nord, et qui ne se termine à l'ouest que sur les bords du Camboge, les sépare entièrement du pays arrosé par ce grand fleuve. On croit pouvoir estimer en total à une vingtaine de millions d'âmes la population de l'empire d'Annam, sur un territoire double peut-être de celui de la France et, certainement, beaucoup plus étendu que tout le royaume de Siam. Le Tonquin, limitrophe de la Chine, dont il reconnaissait autrefois la suzeraineté,

1. Voir *Annales,* Chine et Indo-Chine, F. C., n° 33, p. 18.

forme la partie la plus arrosée et de beaucoup la plus peuplée de la monarchie annamite, fondée par Gya-Long, à la fin du siècle dernier. Ketcho, la capitale de la province, est située dans l'intérieur des terres. La Cochinchine, qui ne présente qu'une longue bande occupant le reste de la côte orientale au sud du Tonquin, ne paraît pas renfermer plus de 2 millions d'âmes, bien qu'elle forme à peu près le quart de l'empire en superficie. On y trouve cependant la capitale fortifiée de Houé-fou, située près de la mer, vers le milieu du littoral, au nord-ouest de la baie de Tourane, dont la France avait obtenu la cession de Gya-Long, en 1787, mais à l'occupation de laquelle on a renoncé depuis, la trouvant trop éloignée du nouvel établissement que nous sommes en voie de former sur les confins méridionaux de l'empire.

Il n'y a presque pas d'autres villes que les deux capitales mentionnées. Le peuple vit misérablement sous un régime despotique. Ses habitudes sont à peu près les mêmes que celles des Chinois; mais il est loin d'être aussi industrieux. Il y a de riches mines de fer, de cuivre, de plomb, d'étain et de zinc, ainsi que plusieurs mines d'or et d'argent, du soufre et de la houille. Les montagnes de l'intérieur sont couvertes d'immenses forêts séculaires, qui pourraient fournir des masses de bois de construction et d'ébénisterie. La pêche est libre et abondante, et les côtes ne manquent pas de salines. Les principaux articles d'exportation sont le riz, le sucre, la soie grége, les huiles, les peaux, etc. M. N. Rondot[1], ancien délégué de la mission française en Chine, estimait à 20 millions de kilogrammes la quantité de sucre exportée de l'Annam, et l'ensemble du commerce extérieur de cet empire, avec Canton, Bangkok, Singapour, Batavia, etc., d'après des renseignements fournis par des négociants de cette dernière place, auxquels ce commerce est familier, à plus de 30 millions de francs par an. Les opérations pour le compte de l'empereur seraient comprises pour plus du tiers dans cette somme. Les importations consistent surtout en opium, en tissus de coton, de laine et de soie, fournis par Canton, Singapour et Batavia, puis en thé, armes et munitions de guerre, quincaillerie, porcelaines, papier,

1. Dans un intéressant article sur Houé, pour lequel nous renvoyons au *Nouveau Dictionnaire du commerce* de Guillaumin, t. II, p. 69.

épices et métaux divers, ainsi qu'en objets de luxe ou de fantaisie de tout genre, pour l'empereur.

Les Anglais n'ont jamais réussi à établir un commerce régulier avec l'Annam; mais les Portugais et les Hollandais ont eu jadis des factoreries dans plusieurs ports, du Tonquin notamment. Les Espagnols, et les Français surtout, puissamment aidés par des missionnaires, ne furent pas moins heureux. Vers le milieu du dernier siècle, la Compagnie française des Indes avait un comptoir dans la Cochinchine, et, dans la suite, l'empereur Gya-Long favorisa particulièrement, dans ses États, les entreprises de notre commerce. Mais, en 1840, un grand changement se fit dans la politique du gouvernement annamite. Les étrangers furent expulsés du pays, et tous les ports autres que celui de Tourane complétement fermés à leur commerce; les missionnaires, persécutés et livrés au supplice, par suite de ces mesures, dont les effets déterminèrent, à la fin, la nécessité de l'expédition franco-espagnole en Cochinchine.

La presque totalité du commerce d'Annam, jusqu'à la conquête de Saïgon par les Français, fut restreinte au trafic avec Siam, les colonies européennes de l'archipel Indien et la Chine. Même dans le Camboge cochinchinois le commerce français rencontrait d'insurmontables difficultés et ne trouvait aucune garantie de sécurité. L'empereur, ayant de fait le monopole du trafic, achetait à ses sujets leurs principales denrées, à des prix fixés par lui-même. Comme il possédait quelques navires, il les envoyait pour son propre compte de Saïgon à Singapour, à Batavia, parfois même jusqu'à Calcutta, y porter du riz, du blé, du tabac, etc. Ils prenaient en échange les divers articles dont leur maître avait besoin. Tout navire européen courait le risque, dans le cas où sa cargaison ne convenait pas au souverain, de ne point trouver d'autre acquéreur, et il n'était pas moins embarrassé pour son chargement de retour, le sucre étant la seule denrée abondante sur le marché, et l'exportation du riz souvent prohibée.

Ainsi, toutes nos anciennes relations avec la Cochinchine étaient complétement tombées. Le traité de 1862, cependant, accorde aux sujets de la France et de l'Espagne le droit de trafiquer librement, même en dehors de nos possessions près du Camboge, dans les trois

ports de Tourane, de Balat et de Quang-An, et y assure à leur commerce le traitement de la nation la plus favorisée; mais il ne paraît pas encore avoir profité beaucoup de cette concession de l'empereur Tu-duc. Les souverains de ce pays se sont faits armateurs et commerçants eux-mêmes, et se sont arrogé divers monopoles, à leur caprice, sans se réserver pourtant, d'une manière générale, le privilége du commerce extérieur, qui s'exerce librement sur une foule de points, ce littoral offrant un très-grand nombre de ports. Les jonques annamites ne sont pas inférieures, pour la solidité et les dimensions, à celles de Siam et de la Chine. Le gouvernement seul fait usage de navires construits et armés d'après des modèles européens, mais aussi principalement affectés à ses opérations commerciales, dont les profits remplacent en partie l'impôt dans ce pays, comme jadis également à Siam. Il n'y a point de droits de douane sur les marchandises, mais seulement un droit d'ancrage à payer, et il existe une prohibition pour l'opium.

Les poids annamites dérivent des poids chinois. L'unité principale, le *cân*, pèse, comme le *kin* chinois, environ 625 grammes. On compte ordinairement, en Cochinchine, le coyang pour 40 piculs de Chine ou 2,419 kilogrammes. Les Annamites font usage de monnaies et de petits lingots d'or et d'argent, de cuivre, de plomb et de zinc, tirés des mines de l'empire. La monnaie de cuivre et de zinc, faite à l'imitation des sapèques de Chine, est la plus usitée dans les transactions journalières. Elle a pour unité le *dong*, percé au milieu d'un trou, qui sert à enfiler les pièces. Le *quân*, ligature de 600 dongs, peut valoir de 1 fr. 15 c. à 1 fr. 40 c. Les piastres à colonnes d'Espagne sont d'ailleurs fort appréciées dans tout l'Annam.

Saïgon est, et restera longtemps encore, le marché le mieux situé et offrant, comme lieu d'approvisionnement, les meilleures conditions pour le trafic avec toute la Cochinchine, où nos lainages, nos objets d'ameublement, de luxe et de fantaisie, nos armes et même nos vins ont de bonnes chances de placement, et où des fournitures d'essai de draps et de serges de Beauvais avaient surtout fait apprécier ces étoffes, dès une époque qui remonte à 1847[1].

---

1. La *Revue maritime et coloniale* contient, dans ses livraisons de mai et juin 1865, des articles détaillés sur la Cochinchine française.

Chine.

Les bords du golfe de Tonquin se partagent entre la contrée de ce nom, limitrophe de la Chine, et la côte méridionale de celle-ci. L'empire du Milieu ou Céleste-Empire, que nous allons aborder maintenant, forme, depuis des milliers d'années, comme un monde à part, caractérisé par une civilisation complétement distincte de celle des autres parties du globe, et qui, longtemps retenu dans l'isolement par une politique ombrageuse, inhérente aux institutions séculaires du pays, n'a commencé que depuis peu à subir l'influence des nations européennes, dont les armes y ont frayé les voies à leur commerce. La domination chinoise est, après celle de la Russie, la plus vaste du monde, mais il n'y a pas de comparaison à établir entre les chiffres de la population des deux empires, car celle de la Chine, qu'on évalue assez généralement, aujourd'hui, à près de 400 millions d'âmes, et qui se presse presque tout entière dans la Chine proprement dite, ne représente, à elle seule, pas beaucoup moins du tiers de tout le genre humain. Cette dernière contrée, qui se compose de 18 provinces et même de 19, si l'on y comprend la plus septentrionale, celle de Liao-tong ou Ching-king, avec la ville de Moukden, berceau de la dynastie mantchoue, actuellement régnante, embrasse un territoire de près de 340 millions d'hectares, c'est-à-dire plus de six fois aussi grand que la France. Riche en plaines magnifiquement arrosées et d'une fertilité admirable, elle offre sur la mer, au sud et à l'est, un développement de côtes d'un millier de lieues, depuis 20° jusqu'au delà de 40° de lat. N., et renferme nombre de villes dont les habitants se comptent par centaines de mille, quand le chiffre qu'ils présentent n'atteint pas le million, qui n'y a rien d'extraordinaire. Aucun pays ne réunit une population d'une aussi prodigieuse densité, qui doit nécessairement, dans les parties voisines du littoral, pousser à l'émigration. Les pays dépendants ou tributaires de la Chine, au contraire, malgré leur immense étendue, qu'on peut estimer pour le moins au triple de celle de la région populeuse et généralement cultivée qui forme le noyau de l'empire, ne paraissent pas, tous ensemble, contenir plus d'une trentaine de millions d'habitants, en grande partie nomades. Ces pays,

couverts de hautes montagnes ou de steppes, au milieu desquelles s'étend le vaste bassin d'une ancienne mer, dont le dessèchement a formé le grand désert, de pierre et de sable, connu sous les noms de Cobi et de Schamo, comprennent: dans la partie occidentale, du côté de l'Inde, le Thibet, foyer principal du bouddhisme, professé par la grande majorité des sujets de l'empire du Milieu; du côté du Turkestan, la petite Boukharie ou province de Thian-chan-nan-lou, avec une population presque toute musulmane, et le Thian-chan-pe-lou ou la Songarie, patrie principale des Eleuthes ou Kalmouks, sur les confins de la Russie; puis les districts habités par les diverses tribus ou bannières des Mongols, tout autour du désert de Cobi; la Mantchourie, au nord de la Chine proprement dite, et, enfin, la presqu'île de Corée, à l'est de la partie septentrionale de la Chine, sans parler du royaume insulaire de Liéou-Kiéou, petit archipel au sud-ouest du Japon, dont il paraît dépendre plus encore que de la Chine. Les hautes chaînes de l'Himalaya, des monts Bolor et Moustag et de l'Altaï forment de trois côtés un rempart immense autour de la partie occidentale de l'empire chinois; mais, à l'est, les Russes, dont la frontière sibérienne présente, avec ses sinuosités, au nord de cet empire, un développement de près de 1,800 lieues, ont gagné beaucoup de terrain sur les bords du fleuve Amour, vers la Mantchourie, que leurs dernières acquisitions territoriales isolent complétement de la mer.

Quant à la Chine proprement dite, protégée contre les incursions des nomades, sur toute la frontière septentrionale jusqu'à la mer, par la fameuse muraille, dont une palissade forme le prolongement au nord de la province de Liao-tong, on y compte neuf provinces en partie montagneuses et neuf de basses terres, parcourues au milieu par les deux grandes artères fluviales du Yang-tse-kiang ou fleuve bleu et du Hoangho ou fleuve jaune, ainsi nommé d'après la couleur de ses eaux, qui a valu la dénomination semblable de mer Jaune à l'espèce de golfe qui s'étend entre le littoral voisin de son embouchure et la Corée. Le Kiang, qui est le plus grand fleuve de tout l'empire et le coupe en deux parties presque égales, a sa source principale dans le Thibet. Sur sa rive méridionale est située la célèbre cité de Nankin (résidence du sud), la capitale de l'empire jusqu'à la

conquête de celui-ci par les Mantchous, au milieu du dix-septième siècle, et qui a été si cruellement saccagée, en 1853, pendant la révolte du parti des Taï-ping contre l'autorité de la dynastie régnante. Mais, aujourd'hui, les bâtiments européens peuvent remonter ce fleuve éminemment navigable beaucoup plus haut, jusqu'à la cité commerçante de Han-kéou ou Han-kao, située au confluent de la rivière de Han avec le grand Kiang, maintenant ouvert à leur trafic jusqu'à cette ville. Quant à la navigation du Hoangho, qui vient du pays des Mongols du Koukou-noor, elle est demeurée interdite aux étrangers, mais paraît d'ailleurs presque impraticable, à la remonte, à cause de l'irrégularité du cours de ce fleuve. La communication fluviale intérieure du midi de la Chine avec la résidence du nord et capitale actuelle, Pékin, s'établit, du sud au nord, au moyen du grand canal ou canal impérial. Ce prodigieux fleuve artificiel commence, au midi du Kiang, à Hang-tchéou-fou, l'une des cités les plus peuplées et les plus opulentes de l'empire, passe à Sou-tchéou-fou, qui est pour les Chinois la ville par excellence du goût et des arts, atteint le grand fleuve et le croise non loin de Nankin, traverse de même l'Hoangho et aboutit finalement à Tien-tsin, sur le Peiho, qui permet à cette place de communiquer, d'une part, avec la mer, par son embouchure méridionale au port de Takou, et, de l'autre, par un affluent, avec la grande capitale même, à laquelle cette voie est indispensable pour l'approvisionnement de son immense population, en riz et autres denrées de première nécessité, que lui apportent les jonques.

Du littoral de la Chine proprement dite dépendent plusieurs îles qui ont été, en majeure partie, colonisées par des émigrants des côtes voisines. Les deux principales sont l'île de Haï-nan, à l'est du Tonquin et au sud de la vice-royauté de Canton, et celle de Formose, sur le canal du même nom, à l'est de la province de Fo-kien. Cette grande île, dont la partie orientale est encore occupée par une race de sauvages indigènes, termine la chaîne d'îlots qui s'étend au nord des Philippines, avec lesquelles elle sépare la mer de Chine de l'océan Pacifique. Au nord de Formose s'étend la partie orientale de la mer de Chine, à laquelle succède la mer Jaune, dont le dernier enfoncement, au nord-ouest, est le golfe de Petchéli, qui baigne la province

dans laquelle est situé Pékin et pénètre encore plus avant dans celle de Liao-tong.

En revenant à notre point de départ, au sud de l'empire, et suivant les côtes de la terre ferme, le premier port chinois de quelque importance, dans le golfe de Tonquin, est celui de Lien-tchou-fou, situé au nord de Haïnan; puis se présente, sur la mer de Chine, la vaste embouchure de la rivière des Perles ou rivière de Canton, qui conduit à ce port célèbre, en passant devant le mouillage de Whampoa. Canton, le port de Chine le plus anciennement ouvert aux Européens, a été longtemps le seul entrepôt de leur commerce avec le Céleste-Empire. Les avenues de la rivière sont, pour ainsi dire, gardées à l'ouest par l'ancienne ville et colonie portugaise de Macao, sur laquelle nous reviendrons dans ce chapitre; à l'est, par la petite île de rocher de Hong-kong, où s'est élevé de nos jours, comme par enchantement, le superbe établissement britannique de Victoria, dont nous avons déjà fait mention en parlant des colonies anglaises. On rencontre ensuite Soua-tou ou Swatow, à l'ouest de l'île de Namoa ou Lamoa, Amoy ou Emouy, sur le canal, et de l'autre côté de celui-ci, Taï-ouan-fou, chef-lieu de l'île de Formose; puis, en repassant sur le continent, Fou-tchou-fou, Ningpo, l'île fertile et parfaitement cultivée de Chousan, que les Anglais occupèrent à titre de gage, de 1840 à 1846, et le port de Shanghaï sur le Wang-pou, affluent de l'Yang-tse-kiang, place devenue, pour le commerce européen, la plus importante de la Chine, par l'abondance des ressources que lui procure la facilité des communications avec les deux plus grands fleuves de l'empire, à l'aide du canal impérial. A quelques journées en amont de Shanghaï, sur le Kiang même, à l'endroit où il est traversé par le canal, est située la ville de Tchin-kiang, qui tend également à prendre une certaine importance, cette place servant de point de relâche aux nombreuses jonques et lorchas qui parcourent le fleuve, dans tous les sens, et formant, par sa position, la première escale des bateaux à vapeur qui partent, chaque jour, de Shanhgaï pour Han-kao, où il existe aujourd'hui une colonie européenne de plusieurs centaines de personnes, formée par les maisons de commerce anglaises, américaines, françaises, allemandes et russes qui s'y sont établies. Parmi les ports maintenant ouverts au commerce européen,

il faut encore mentionner celui de la ville de Kiou-kiang, située, comme Tchin-kiang et Nankin, sur la rive droite de l'Yang-tse-kiang, et qui offre le point intermédiaire le plus considérable entre cette dernière ville et Han-kao. Dans la partie septentrionale de l'empire, les ports ouverts au commerce européen sont celui de Tché-fou, dans la province de Chantoung, ceux de Takou et de Tien-tsin, déjà nommés plus haut, et Niou-tchang, le port de la Mantchourie, dans le Lia-tong, sur le golfe de Petchéli.

Quoi que l'on pense de la civilisation des Chinois et malgré l'infériorité manifeste qui résulte, pour eux, de l'absence de cette direction puissante et progressive que les lumières de la science, comprenant le secret des innombrables et merveilleuses applications dont elle est susceptible, peuvent seules imprimer à l'activité d'un peuple, cette civilisation n'en est pas moins, dans son genre et son état stationnaire même, une des plus complètes qui existent, et la liaison parfaite dans l'étrangeté des usages et jusque dans les bizarreries de la forme qui nous y frappent tant, témoigne de sa profonde originalité. Aucune autre nationalité ne s'est encore développée, sur une aussi large base, d'une façon aussi homogène, sous tous les rapports, et les résultats matériels de ce développement sont tels que nulle autre contrée de l'Orient ne présente, au commerce maritime, une perspective comparable à celle que l'immensité des ressources de l'empire du Milieu pourra lui offrir un jour; car, la Chine n'est pas seulement une des terres les plus fertiles, sa population si dense est aussi une des plus laborieuses, des plus économes et des plus industrieuses du globe. Aucun peuple ne surpasse les Chinois en habileté manuelle et en patience; il ne leur manque que d'être initiés à l'emploi des forces et des leviers mécaniques, ainsi qu'à celui des autres procédés fournis par la science. Que sera-ce si une organisation industrielle pareille à celle du monde occidental vient jamais à s'introduire et à se propager dans cette ruche de plus de trois cents millions de travailleurs? la production manufacturière du genre humain pourra être doublée au profit des consommateurs du monde entier.

Le premier bateau à vapeur construit par des Chinois vient d'être lancé sur le Kiang. Une compagnie anglaise a été moins heureuse

avec ses projets de chemins de fer. La résistance qu'elle éprouve dans le pays vient surtout, comme il paraît, du mauvais vouloir des mandarins, peu soucieux de faciliter au gouvernement central la surveillance et le contrôle de leur manière d'administrer les provinces.

L'agriculture, très-honorée en Chine de tout temps, y est très-avancée et très-perfectionnée à beaucoup d'égards, quoique pauvre en bétail et en chevaux. Le riz, le poisson et le porc constituent la base principale de l'alimentation du peuple, dont les ressources accessoires comprennent d'excellents fruits, notamment des oranges et des citrons, des jujubes, de l'anis, de la rhubarbe, du gingembre et de la cannelle de Chine. Le thé et la soie grége forment, comme on sait, les deux branches capitales de l'exportation des ports du midi de cette contrée, depuis Canton jusqu'à Shanghaï. Les plantations de mûriers sont surtout très-répandues au nord de cette ville et de celle de Ningpo. La culture du thé, qui se distingue, selon le mode de préparation, en thé noir et en thé vert, se concentre principalement dans quatre provinces du midi de la Chine, où celles de Kouang-si et de Fo-kien en récoltent le plus. A ces deux produits viennent s'ajouter des cotons, parmi lesquels on distingue la variété jaune de Nankin, le chanvre de palmier, le jute, d'autres chanvres d'une hauteur prodigieuse, l'ortie blanche, avec laquelle on fabrique l'espèce de batiste appelée *grass cloth*, de l'indigo, du sucre et du tabac. Parmi les productions propres à la Chine mentionnons, en outre, l'arbre à suif, un arbre à savon et l'arbre à vernis, les joncs et le bambou, ainsi qu'un insecte particulier, vivant sur un arbre et produisant de la cire, comme l'abeille. L'exploitation des mines, qui est moins développée, fournit cependant de la houille, du plomb, du fer et de l'étain. Le gouvernement possède aussi, dans la Mongolie et le Yun-nan, des mines de métaux précieux, dont on a cru pouvoir évaluer le produit annuel à 200,000 kilogr. d'argent et 6,000 d'or. Tout le monde connaît aujourd'hui le nombre, la variété, le fini et la richesse des produits industriels, ainsi que des objets de luxe et d'art, dans lesquels se déploie si magnifiquement la bizarrerie fantastique du goût des habitants du Céleste-Empire: leurs inimitables porcelaines, les soieries et surtout les crêpes, les ouvrages en laque,

le papier et l'encre de Chine, les cotonnades et les vases en cuivre ciselé de Nankin, les bronzes, les ouvrages en bambou, les nattes et la marqueterie de cette contrée, toute cette infinité d'articles qui passent dans le commerce sous la dénomination générale de chinoiseries, et que recherchent partout les amateurs. Les Chinois excellent dans la teinture et la broderie, ainsi que dans l'art du ciseleur et de l'émailleur.

Aucun peuple ne possède la faculté de l'imitation à un aussi haut degré. Les plus belles et plus riches porcelaines sortent de la grande manufacture impériale de King-te-tchin et de celle de Pékin, dite du Palais. A King-te-tchin, bourg immense de la province de Kiang-si, qui communique facilement avec Canton, par le lac Po-yang, et avec le nord de l'empire, par le fleuve Bleu, cette antique fabrication fleurit depuis plus de douze siècles. Le papier se fait, en Chine, avec les fibres de l'écorce du mûrier et du bambou; celui qu'on appelle improprement papier de riz, avec la moelle d'un arbrisseau particulier. Quant aux cotonnades renommées de Nankin, il ne s'en exporte plus guère, depuis que l'industrie européenne a complétement réussi à en imiter la fabrication. Ajoutons que, parmi les pays dépendants de la Chine, le Thibet produit des draps, ainsi que des écuelles vernissées, et fournit des cierges odoriférants à tout le monde bouddhiste.

Canton fut longtemps, comme on sait, l'unique port de la Chine ouvert aux Européens. Ce furent les Portugais qui y arrivèrent les premiers, vers 1517, et obtinrent, quarante ans plus tard, la concession de la petite presqu'île de Macao, où ils fondèrent la ville encore existante de ce nom, moyennant un léger tribut annuel, qu'ils continuèrent à payer jusqu'en 1843. La colonie fleurit par le commerce, au dernier siècle aussi par la contrebande de l'opium, dont les Anglais ne se sont emparés qu'à partir de 1773. Mais sa prospérité avait déjà bien décliné, quand l'établissement du grand comptoir britannique de Hong-kong vint lui porter un dernier coup. Pour la relever, le gouvernement portugais déclara Macao port franc, en 1845, et ouvrit ce port aux navires de toutes les nations, qui n'y sont plus soumis qu'à des droits de pilotage, d'ancrage et de tonnage. Malheureusement, la mesure venait un peu tard et cette ville ne

bénéficia véritablement de son nouveau régime de franchise que vers la fin de 1854, époque à laquelle les troubles de Canton y firent affluer plus de 30,000 personnes, qui y portèrent leur commerce et leur industrie. Les pertes de cette ville furent une bonne aubaine pour Macao, qui redevint ainsi, pour quelques années, tant que Canton fut occupé militairement, l'entrepôt du commerce étranger dans le sud, mais ne put conserver longtemps cet avantage. Aujourd'hui, le mouvement de la navigation de Macao est peu de chose, comparativement à celui de Hong-kong, de Whampoa et de Canton. Cependant le port de Macao a toujours été le centre d'un cabotage assez actif, qui s'effectue au moyen de quelques bateaux à vapeur et des lorchas, petits navires de 60 à 200 tonneaux, commandés par des Portugais, manœuvrés par des équipages chinois et armés de canons. Ces lorchas étaient, autrefois, généralement employées à convoyer les jonques chinoises, pour les défendre contre les pirates, qui ont de tout temps infesté les eaux de la Chine. Macao se recommande toujours comme un marché bien approvisionné pour le ravitaillement des navires. Cette circonstance et le bon air, ont aussi fait de cette ville comme une espèce d'hôtellerie, pour les Européens qui arrivent en Chine. La chancellerie de la légation française y a même été pendant quelque temps établie.

C'est aussi sur cette place que s'exerce aujourd'hui principalement la presse des coolies ou travailleurs chinois, que l'on embauche pour l'Amérique et les colonies européennes. Les criants abus et les révoltes à bord des navires d'émigrants, fréquentes dans les derniers temps surtout, auxquels a conduit cet abominable trafic d'hommes, vient de déterminer, entre le gouvernement chinois et les représentants de France et d'Angleterre à Pékin, la signature d'une convention, qui a pour objet d'y mettre ordre.

Au dix-septième siècle, les Hollandais firent également des efforts pour organiser avec la Chine un trafic régulier. En 1634, ils avaient réussi à s'établir dans l'île de Formose, mais ils en furent expulsés par les Chinois, en 1662, et réduits à se contenter du trafic limité à la place de Canton, malgré l'immigration toujours croissante des Chinois eux-mêmes à Batavia.

L'établissement des relations commerciales de la Russie avec la

Chine par terre, sous les règnes de Pierre le Grand et de sa veuve Catherine, date surtout des années 1689 et 1726. Le traité qui fut conclu en cette dernière année, ainsi que plus tard celui de Nertchinsk, du 21 octobre 1757, restreignit le commerce des particuliers à la ville de Kiakhta (voir p. 189), où les marchands des deux pays devaient se réunir, pour effectuer leurs échanges, et réserva au gouvernement russe le droit d'envoyer directement, tous les trois ans, une caravane à Pékin. Mais, en 1762, Catherine II affranchit entièrement ce commerce et renonça à ses monopoles de l'exportation des pelleteries et de l'importation de la rhubarbe, ainsi qu'aux caravanes. La Russie était le seul État européen qui pût échanger des marchandises avec la Chine, tous les autres étant obligés d'y porter de l'argent. Les pelleteries russes étaient fortement demandées de la part des Chinois, qui offraient, en retour, des quantités considérables de produits de leur sol, surtout du thé, dont la qualité n'est pas sujette à se détériorer dans le transport par caravane comme dans le transport maritime.

Ce commerce de pelleteries attira l'attention des Anglais. L'intérêt de la Compagnie des Indes orientales était de favoriser, autant que possible, l'importation de celles de la côte nord-ouest de l'Amérique en Chine et de ménager, dans ce pays, aux produits anglais un débit plus considérable. Elle réussit ainsi à y supplanter en partie les marchands russes et à ouvrir à ses lainages surtout un débouché nouveau, qui commença à réduire, chez elle, l'exportation des métaux précieux, nécessaires pour solder ses achats dans le Céleste-Empire. Le Danemark et la Suède s'appliquèrent aussi, de leur côté, au développement de relations avec la Chine. La compagnie formée à cet effet à Gothembourg, possédait même une factorerie à Canton, où elle jouissait du même traitement que celles des autres nations européennes. Une partie du thé rapporté par les Danois pénétrait même en Angleterre, tant que l'île de Man, qui servait de dépôt pour cette contrebande, ne fut pas encore administrativement réunie à la Grande-Bretagne. Les Américains du Nord, à leur tour, ne tardèrent pas à suivre les Anglais. Ces derniers avaient, dès lors, apprécié toute l'importance de ce marché et essayé de s'ouvrir également les ports du nord de la Chine, les plus favorables pour le

commerce des pelleteries, ainsi que pour l'établissement de relations avec la Corée et le Japon. La mission de lord Macartney à Pékin, en 1792, avait en partie ce but, qui ne fut pas atteint toutefois. Le commerce de la Chine resta d'ailleurs, jusqu'en 1833, un monopole de la Compagnie anglaise des Indes orientales, qui avait intérêt à prévenir les conflits, en surveillant de près et s'appliquant à réprimer les abus et la fraude. Il était circonscrit dans l'enceinte de Canton, où le gouvernement chinois l'avait remis, de son côté, entre les mains d'une classe de marchands privilégiés, les Hong. Mais, quand il fut livré en entier à la libre concurrence de tous les sujets anglais, la contrebande de l'opium, qu'on tirait du nord de l'Inde, et que l'administration chinoise avait raison de vouloir empêcher, prit un développement aussi rapide que funeste à la population du Céleste-Empire, à cause des effets pernicieux que produit l'habitude de la consommation de ce produit. Lors de la grande saisie ordonnée dans les magasins de Canton, l'Angleterre prit fait et cause pour ses nationaux, en 1840. Telle fut l'origine de la fameuse guerre dite de l'opium, terminée en 1842 par le traité de Nankin, qui valut aux Anglais la cession de Hong-kong et l'ouverture des cinq ports de Canton, d'Amoy, de Fou-tchou-fou, de Ningpo et de Shanghaï. Par le traité de Whampoa, du 24 septembre 1844[1], la France fut admise à participer au bénéfice des stipulations de Nankin. Nous avons déjà parlé, au tome Ier (p. 69 et 70), de la guerre qui se ralluma en 1856, du traité de Tien-tsin, conclu le 27 juin 1858, et de la prise de Pékin par les forces combinées de la France et de l'Angleterre, en 1860. Ce dernier traité, complété par la convention additionnelle que le gouvernement chinois dut signer le 24 octobre 1860 avec l'Angleterre, et le jour suivant avec la France[2], a posé les bases du régime appliqué depuis aux nations européennes, dans leurs relations commerciales avec la Chine. Déjà à Tien-tsin celle-ci avait également consenti à traiter avec les États-Unis et la Russie, qui resserra encore, par une autre convention additionnelle, du 14 novembre 1860, le lien de ses rapports de voisinage et de trafic avec

1. Voir *Annales*, FRANCE, L. C., n° 9.
2. Pour les textes de ces actes diplomatiques, voir *ibidem*, n° 199.

le Céleste-Empire, dans les ports duquel les Anséates et les autres Allemands du Nord, en un mot, presque tous les peuples de l'Europe, n'ont pas tardé à suivre leurs devanciers, en partie à la faveur de nouveaux traités, comme ceux qui ont été conclus, avec la cour de Pékin, par la Hollande, la Prusse, le Danemark et, en dernier lieu, aussi par l'Espagne. Commercialement, les négociations de 1858 ont eu surtout pour objet la suppression des barrières et des taxes intérieures. Après la paix définitive, de nouveaux ports, sur divers points du nord ainsi que du midi de l'empire, ont été ouverts au commerce de l'Europe et des États-Unis, admis à porter leur trafic sur l'Yang-tse-kiang même, jusqu'au grand marché intérieur de Hankao, déjà mentionné plus haut. Les derniers traités assurent au commerce étranger la liberté des voyages et du trafic, dans l'intérieur de l'empire, et ont fait lever, pour les Chinois eux-mêmes, la défense de l'émigration. La police de la navigation sur le Kiang a été réglementée, par le gouvernement chinois, de concert avec les représentants des grandes puissances signataires du traité de Tien-tsin, principalement en vue d'empêcher la contrebande et tout trafic avec les rebelles Taï-ping. Le nouveau règlement, en vigueur depuis 1863, est du 10 novembre de l'année précédente[1].

Les droits d'importation et d'exportation sont réglés par des tarifs de 1858, annexés au traité de Tien-tsin[2]. Ils doivent être acquittés au port d'arrivée, au fur et à mesure du débarquement des marchandises. Plusieurs articles sont exempts de droits, notamment le vin, la bière, les spiritueux, la farine et divers autres comestibles, le tabac et les cigares étrangers, les effets d'habillement, la bijouterie, l'argenterie et la coutellerie, la parfumerie, les savons, la bougie et la chandelle, la papeterie, les articles de ménage et de tapisserie, la droguerie et les médicaments, le bois à brûler et le charbon de bois. Les marchandises françaises ou autres européennes, après avoir acquitté dans l'un des ports de la Chine les droits de douane, liquidés

1. Voir *Annales*, CHINE, L. C., n° 15 et F. C., n° 37, p. 13.

2. Voir le document précité, FRANCE, L. C., n° 199, p. 18 à 30 et, pour les tarifs de douane et règlements des ports chinois en général, CHINE, L. C., n°s 1 à 15, dans le même recueil, ainsi que d'excellents articles, très-détaillés, de M. Nat. Rondot, dans le *Nouveau Dictionnaire du commerce et de la navigation* de Guillaumin.

d'après le tarif, peuvent être transportées à l'intérieur, sans avoir à subir d'autres charges supplémentaires que le payement des droits de transit, équivalant à la moitié des droits fixés par le tarif. Les mêmes droits sont payés pour les marchandises exportées de l'intérieur par des sujets français, ou d'autres étrangers placés dans la même condition. Les droits de tonnage ont été fixés, pour les navires de 150 tonneaux et au-dessus, à $^1/_2$ tael ou 4 fr. par tonneau; pour les navires de moindre tonnage, à 1 mace ou 80 centimes[1].

Les seuls articles prohibés, à l'importation comme à l'exportation, sont aujourd'hui les munitions de guerre et le sel, dont le gouvernement chinois a conservé le monopole. L'opium, prohibé jusqu'en 1858, peut être, maintenant, importé légalement dans les ports, moyennant un droit de 30 taels par picul; mais il ne peut être transporté et vendu dans l'intérieur de la Chine que par des Chinois.

La France, depuis les derniers traités, est représentée par un ministre plénipotentiaire à Pékin même. Elle entretient, pour la protection de ses nationaux et de leur commerce, un consul général à Shanghaï et des consuls à Canton, à Tien-tsin, à Han-kao, à Ningpo et dans l'établissement anglais de Hong-kong. De ces divers consulats dépendent en outre des agences, qui doivent être ou sont déjà établies à Macao, à Souatou, à Fou-tchéou, à Amoy et à Tamsuy, dans l'île de Formose, pour le midi, ainsi qu'à Takou, à Tché-fou et à Niou-tchang, pour le nord de la Chine.

Les poids et mesures principalement en usage dans le commerce sont le *picul*, de 60 $^1/_2$ kilogr. ou 100 livres chinoises, dites *catties;* le tonneau, de 1,680 livres chinoises; le yard anglais, de 0^m,914, pour les étoffes; et, pour certaines denrées telles que le riz, le *che,* d'environ 132 livres. Presque tout, en Chine, s'achète et se vend au poids.

Il n'existe pas, dans cette contrée, de monnaie nationale. Le *tael*, dont on se sert, dans tout le pays, pour exprimer la valeur des marchandises, n'est point une monnaie, mais un poids, qui se divise en 10 *maces*, 100 candarins, ou 1,000 sapèques. Le poids du tael varie considérablement sur les diverses places de la Chine; celui qui a été adopté pour la liquidation des droits de douane, pèse $37^{gr.}$,79. Le monnayage, en Chine, ne fournit que des sapèques, petite mon-

1. *Annales*, CHINE, F. C., n° 37, p. 14.

naie de cuivre que les Anglais appellent *cash;* elle a la forme d'un bouton, percé au milieu, et vaut environ les deux tiers d'un centime. Les payements se font en lingots d'argent et d'or, dont les titres varient, selon les lieux où ils sont produits et le caprice du fondeur. L'argent au premier degré de fin, qui forme la base des comptes, ainsi que celle des perceptions de la douane, s'appelle *sycee* (soie fine). Ces lingots sont fondus par les banques chinoises, sans contrôle du gouvernement; mais le lieu et la date de la fonte sont gravés sur le lingot d'argent, avec le nom du fondeur, qui demeure ainsi responsable de toute fraude, et l'essayeur public y ajoute la marque du poids à l'encre de Chine. L'or et l'argent n'étant, d'ailleurs, considérés l'un et l'autre que comme marchandises et n'ayant pas de titre fixe, il ne peut pas exister non plus de fixité dans le rapport entre ces deux métaux, dont la valeur monte ou baisse, d'après les cours du marché. Légalement, une enfilade de mille pièces de cuivre, généralement appelée *tiao*, représente un liang ou tael d'argent; mais, dans la réalité, cette proportion n'existe plus depuis longtemps. C'est ainsi qu'à Han-kao, par exemple, le cours des sapèques varie de 1,100 à 1,300 par tael. A Amoy, en août 1850, la piastre valait de 1,300 à 3,600 sapèques, suivant la qualité de celles-ci. La piastre mexicaine, dont les Chinois, comme les Européens, se servent presque exclusivement dans leur trafic avec les Japonais, subit également des fluctuations continuelles et, parfois, très-considérables; ainsi l'on en a vu monter le cours, à Shanghaï, de 0^{tael},70 à 0^{tael},85. Aussi, la banque a-t-elle une très-grande importance sur tous les marchés considérables de la Chine, où il existe, indépendamment d'une multitude de banquiers et de changeurs indigènes, de puissantes maisons de banque anglaises, qui ont maintenant des succursales jusqu'à Han-kao et concentrent dans leurs mains presque toutes les opérations de change avec l'Inde et l'Europe. Les deux principaux établissements de l'espèce sont la Banque orientale, dont la création remonte à 1851, et la Banque commerciale de l'Inde, de Londres et de la Chine, instituée en 1854, dont le siége principal est à Bombay, mais qui a, comme la précédente, des comptoirs dans les principaux ports chinois. Enfin, il existe aussi, maintenant, un comptoir d'escompte français, à Shanghaï.

Le commerce de la Chine avec les nations européennes et les États-Unis a plus que doublé, en cinq ans, et pour le moins décuplé, depuis un demi-siècle. M. Natalis Rondot l'estimait en bloc, non compris le mouvement de l'argent, à 226 millions de francs seulement, pour 1810, et à plus d'un milliard, pour 1858. En 1856 déjà, il avait été légalement importé, dans les cinq ports alors ouverts au commerce de ces nations, d'après les états consulaires, pour 200 millions de francs de marchandises, auxquels il faut ajouter pour 200 millions d'opium et pour 130 millions d'argent au moins, ce qui fait un total de 530 millions de francs, opposé à une exportation de 480 millions, en y comprenant aussi celle de l'argent, pour environ 50 millions de francs. Les quantités considérables de thés, de soies et d'autres produits exportés en outre, sans déclaration de douane, expliqueraient la différence. Dans ces chiffres ne sont pas compris, du reste, les échanges de la Chine avec la Russie par la Mongolie et Kiakhta, non plus que le commerce, bien autrement considérable, de la première avec l'Asie centrale, le Thibet, la Corée, le Japon, l'Indo-Chine et l'Archipel indien, mais dont l'évaluation échappe à tout calcul.

Dans les dernières années, l'institution d'un contrôle de douane placé sous la direction d'un administrateur européen, dans chacun des ports du littoral chinois ouverts au commerce étranger, a permis de constater plus exactement la nature et la valeur des échanges qui s'y effectuent. Les relevés officiels de ce commerce, publiés pour 1863, comme ils l'avaient été déjà pour plusieurs années antérieures, par les inspecteurs généraux des douanes chinoises, concernent onze de ces ports, rangés ci-après par ordre d'importance :

	Valeurs des importations et exportations réunies. — Millions de francs.
Shanghaï	1,524
Han-kao	183
Fou-tchou-fou	176
Canton	154
Ningpo	138
Amoy	88
Kiou-kiang	68
Swatow	64
Tien-tsin	60
Tchin-kiang	42
Tché-fou	32
Total	2,529

dont 1 milliard 276 millions pour l'importation et 1 milliard 253 millions pour l'exportation, y compris les marchandises réexportées.

Les espérances que l'on avait fondées sur le développement probable des relations avec la Chine ont été, comme on voit, dépassées par la réalité. Cependant, les états de plusieurs autres ports, également ouverts[1], manquent dans ces chiffres, qui, ne concernant que le commerce maritime, laissent naturellement hors de compte les transactions que la Chine opère avec la Russie par terre, sur les frontières de la Tartarie, où se tient une grande foire annuelle. Ce commerce de troc, qui a pour siége principal, sur le territoire chinois, la ville de Maïmatchin et, en Sibérie, la ville russe de Kiakhta, et pour base l'échange des thés de caravane contre les draps et les pelleteries russes, du fil, des cotonnades, une multitude d'objets de fabrication européenne, et aussi de l'argent, a été estimé, pour 1863, à près de 65 millions de francs. Il paraît même encore plus considérable, d'après une évaluation qui portait à plus de 30 millions de roubles argent la valeur totale du trafic des Russes avec les Chinois, en 1857[2].

Les cotonnades anglaises et américaines, les métaux ouvrés, la quincaillerie et l'horlogerie, forment les trois cinquièmes de l'importation par mer; un autre cinquième entre sous forme de piastres ou de lingots d'argent; l'opium constitue le dernier. Au temps du monopole de la Compagnie anglaise des Indes, celle-ci n'avait encore envoyé que pour 4,328,000 fr. d'opium en 1798 et pour 30,884,000 en 1833. En 1863, les ports mentionnés ont continué à recevoir pour plus de 200 millions de francs de cette drogue, dont la seule place de Shanghaï a importé les trois quarts, soit pour 150 millions. Les registres de la douane locale constatent qu'en neuf années il en est arrivé pour un milliard. La fraude de l'opium se fait par des stations de contrebande, établies dans le voisinage de ce port, de Macao et

1. A savoir Nankin, au centre; Niou-tchang, Takou et Teng-tchéou-fou, au nord; Taï-ouan-fou et Tamsuy ou Tan-choui, tous les deux dans l'île de Formose; Tchaotchéou-fou et Kioung-tchéou-fou, ce dernier dans l'île de Haïnan, ports en partie déjà nommés, au sud.

2. *Annales*, RUSSIE. F. C, n° 17, p. 61.

de Canton, de Swatow et de plusieurs autres marchés. Enfin, il s'en introduit également dans le Yun-nan, par la frontière birmane.

A l'exportation par mer, le thé figure, annuellement, pour une quantité d'environ 100 millions de kilogrammes, représentant une valeur approximative de 350 millions de francs. Shanghaï en a expédié, en 1863, pour plus de 100 millions de francs, Fou-tchou presque autant, les ports de Kiou-kiang et de Han-kao pour plus de 50 millions chacun, Canton pour 34 millions, etc. Les thés verts sont surtout recherchés par les Américains. La soie compte dans l'exportation générale pour 2 millions de kilogrammes, soit près de 100 millions de francs par an. L'exportation des cotons de la Chine a également pris un grand essor en 1863; il en a été envoyé 22 millions de kilogrammes (pour près de 50 millions de francs en valeur) de Shanghaï, 4,428,000 de Hong-kong, et 1,222,000 de Canton, en Angleterre presque exclusivement.

Le port de Shanghaï, par l'immense développement de son commerce, a détrôné Canton, dont le mouvement d'affaires s'est beaucoup réduit depuis les troubles de 1854.

Le gouvernement chinois, au point de vue de ses finances, doit se féliciter des nouvelles relations qu'il s'est vu forcé d'établir avec le monde occidental; car elles ont procuré au trésor impérial une recette de 70 millions de francs, qui, après déduction des indemnités de guerre, dues à l'Angleterre et à la France, ont laissé un reliquat disponible de 36 millions.

Les deux fléaux de cet empire sont l'anarchie persistante, au dedans, et la piraterie, sur les côtes. Les rébellions qui éclatent sans cesse, dans le nord comme dans le sud, où les Taï-ping parvinrent même à se rendre maîtres de Nankin en 1853, ont beaucoup nui au développement bien plus grand encore qu'auraient pu prendre les affaires, notamment à Han-kao et dans tout l'intérieur. La production de la soie en particulier a beaucoup souffert des dévastations commises. Les pirates chinois, qui se recrutent surtout parmi les marins de la province de Fo-kien et infestent également les fleuves, paraissent avoir aussi redoublé d'audace, dans les derniers temps, et même attaqué souvent des navires européens. Cependant, le commerce chinois préfère naturellement ceux-ci, les bâtiments à

vapeur surtout, même dans le cabotage, comme offrant beaucoup plus de sécurité que ses jonques. La navigation côtière et fluviale tend ainsi à devenir également de plus en plus lucrative pour les marines de l'Europe et de l'Amérique, dans les eaux du Céleste-Empire. Hong-kong est devenu le centre principal du cabotage chinois, qui entretient d'innombrables navires; c'est en même temps le foyer principal de la contrebande.

La navigation des onze ports nommés plus haut n'a guère employé, en 1863, moins de 19,000 bâtiments, d'une jauge de près de 6 millions de tonneaux. Le pavillon anglais couvre, à lui seul, plus du tiers de ce mouvement, dans lequel le second rang appartient aux Américains du Nord. Le pavillon français n'y est représenté que par 320 navires et 50,000 tonneaux, ou moins de la centième partie du tonnage total. Cependant, une mesure récemment prise ne manquera pas, sans doute, de lui imprimer plus d'activité. Par suite d'une convention signée entre la France et le gouvernement chinois, à Pékin, les navires français naviguant sur les côtes de la Chine, de la Cochinchine et du Japon, ainsi que d'un port chinois à l'autre, et les jonques affrétées pour le compte de négociants français, sont traités comme caboteurs, depuis le 1[er] septembre 1865, pour les droits de tonnage, qu'ils ne sont tenus d'acquitter, désormais, qu'une fois tous les quatre mois, quel que soit le nombre de leurs voyages [1].

Le commerce britannique, en Chine, comprend à la fois les opérations des Anglais avec cette contrée par l'Inde, trafic dont l'opium forme l'objet principal, et le commerce direct de la Grande-Bretagne avec les ports chinois. Ce dernier s'est accru de plus de 50 p. 100, en dix ans, et les envois de produits britanniques, dont la valeur, en 1827, n'était encore que d'une quinzaine de millions de francs, y figurent, en 1864, pour une somme de près de 118 millions de francs, auxquels sont venues s'ajouter pour une dizaine de millions de francs de marchandises d'entrepôt ou de transit.

En effet, les échanges du Royaume-Uni avec la Chine, en y com-

---

1. Pour plus de détails sur le commerce et le régime commercial de cette contrée, nous renvoyons aux *Annales*, rubrique CHINE, F. C., n[os] 1 à 37, et L. C., n[os] 1 à 15.

prenant ceux qui ont eu lieu par l'entremise des ports de Hong-kong et de Macao, ont présenté, en dernier lieu, les résultats généraux suivants :

	Importation.		Exportation de produits britanniques.		Réexportation.	
	1863.	1864.	1863.	1864.	1863.	1864.
	—	—	—	—	—	—
Chine proprement	Liv. sterl.	Liv. sterl.	Liv. sterl	Liv. sterl.	Liv. sterl.	Liv. sterl.
dite.	12,826,757	12,667,190	2,416,705	3.092,611	123,496	127,702
Hong-kong. . . .	1,288,907	2,881,929	1,473,222	1,618,867	85,362	149,222
Macao	70,646	124,811	»	»	»	»
Totaux . . .	14,186,310	15,673,930	3,889,927	4,711,478	208,858	276,924

Il faut ajouter, pour les transbordements, 102,493 et 63,206 liv. st. à l'entrée, d'une part; de l'autre, 82,429 et 122,080 liv. st. à la sortie du Royaume-Uni. Il en résulte, pour l'ensemble du commerce de 1864 avec la Chine, une somme totale de plus de 521 millions de francs, dont 393 $^1/_2$ appartiennent à l'importation du Royaume-Uni en produits chinois. La différence entre ce chiffre et celui des exportations se solde en cargaisons d'opium de l'Inde et en argent. Les envois d'espèces d'argent déclarés d'Angleterre pour la Chine et les parages voisins, par la voie de Suez, s'étaient élevés, de 1,021,660 liv. st. en 1861, à 3,806,344 en 1862, mais sont descendus ensuite à 2,586,309 en 1863 et à 1,697,786 en 1864; ceux de lingots, pour l'Inde surtout, ont présenté respectivement, dans les mêmes années, les chiffres bien plus considérables encore de 6,258,179, 6,903,865 (maximum en 1862), 6,229,439 et 4,610,543 liv. st. en argent aussi, expédié par la même voie de transit.

Tandis que le rôle de Hong-kong, comme intermédiaire dans le commerce de la Chine, grandit tous les jours, les achats des Anglais à Macao se sont réduits, de 8,100,000 fr. en 1861, à 3,120,000 en 1864, après avoir été, l'année précédente, bien plus insignifiants encore.

Le Royaume-Uni a tiré de ces ports et de la Chine même, en 1864, pour 8,606,705 liv. st. de thé (l'année précédente pour 10,051,802), 6,242,504 de coton brut (2,164,995 en 1863 et 108,995 seulement en 1862), 472,636 de soie grége (1,626,539 en 1863 et 3,031,280 en 1862), 90,074 de camphre, de la casse, des rotins, du gingembre et de la rhubarbe, un peu de laine, de chanvre, de sucre brut et d'étain, diverses huiles et essences, de la bourre de

soie et quelques soieries (châles, crêpes, foulards) ou cotonnades (nankins), porcelaines, ouvrages en laque et nattes.

Quant aux envois de la Grande-Bretagne, ils comprenaient pour 2,011,167 liv. st. de cotonnades (en 1861 pour 3,179,584) et 241,942 de cotons filés (410,416 en 1860), 1,337,491 de lainages, dont le débouché en Chine a presque doublé, en deux ans, pour les manufactures anglaises; pour 170,364 liv. st. (310,541 en 1863) de poudre et de plomb, 181,900 (220,797 en 1863) de fers, 77,732 de houille, 75,223 d'armes et munitions, 56,001 de cuivre ouvré ou non, 47,117 de bière (99,493 en 1860), 44,298 d'effets d'habillement et merceries, 44,852 de fer-blanc, des toiles, de la quincaillerie et coutellerie, des poteries et verreries, de la papeterie, divers comestibles, etc.; enfin, parmi les articles tirés des entrepôts anglais, pour 103,319 liv. st. de mercure, 42,727 (66,510 l'année précédente) de vins, du safran, etc.

A côté de ce prodigieux trafic, notre commerce direct avec les ports chinois, qui ne dépasse pas 21 millions de francs à l'importation et n'atteint même pas le tiers de cette valeur à l'exportation, paraît encore bien modeste. La France a reçu de la Chine en droiture, par trois navires français, venus en 1864 de Canton, de Whampao et de Shanghaï, pour 16,249,000 fr. de soies gréges, pour 2,816,000 fr. de thé, pour 599,000 fr. de soieries et crêpes, un peu de coton et des quantités aussi presque insignifiantes de cocons, d'œufs de ver à soie, de cannelle de Chine, de drogues médicinales, de porcelaine fine, de mercerie, d'effets d'habillement et d'objets de collection, de musc, de meubles, d'orfévrerie et de bijouterie. Elle a, de son côté, expédié directement, en cette année, aux mêmes ports chinois et à Hong-kong, par quinze navires, dont onze de notre pavillon, sans compter un douzième parti sur lest, pour 1,286,000 fr. d'armes et 1,079,000 fr. de vins, des eaux-de-vie et liqueurs, des soieries et lainages, effets d'habillement et de lingerie, ouvrages en peau et en cuir, de l'horlogerie suisse et française, de l'orfévrerie et de la bijouterie, des ouvrages en métaux, du plomb d'Espagne, du safran, de l'iodure de potassium, du sulfate de quinine et d'autres médicaments, des meubles, de la mercerie, de la parfumerie, des gravures et lithographies, des couleurs, des salaisons et marinades, du beurre

et du fromage, des confitures et bonbons, du tabac manufacturé, etc. En général, les produits fabriqués ont compté dans ces envois pour 4,359,000 fr., dans lesquels 3,469,000 représentent le contingent de l'industrie française; mais, il y a lieu d'ajouter à ce dernier quantité d'articles qui ont été dirigés sur la Chine par la voie de Suez, et dont il est impossible de déterminer la valeur. Dans le chiffre total de nos importations de Chine, les objets manufacturés de cette provenance ne sont entrés, la même année, que pour 830,000 fr., tandis que les matières premières y figurent pour 17,203,000 fr. et les denrées alimentaires pour 3,006,000 fr., non compris, là aussi, les thés et les soies de Chine que nous recevons par la voie d'Angleterre. Avec les marchandises qui forment l'objet de ce double mouvement de transit et d'entrepôt, dont l'importance s'accroît d'année en année, les échanges entre la France et la Chine sont certainement bien plus considérables qu'il ne paraît d'après les chiffres, indiqués plus haut, du commerce direct. Cependant, celui-ci même a plus que quadruplé, dans l'ensemble, depuis la dernière guerre terminée par la prise de Pékin, bien que l'augmentation constatée dans le commerce spécial, en particulier, ne présente pas un résultat également favorable, et que l'exportation de nos produits en Chine semble même avoir diminué, comparativement à 1862, par suite de la circonstance déjà mentionnée d'un changement de route partiel. Mais, après le mouvement des marchandises, il reste à mentionner celui de l'argent, qui s'est élevé, en 1863, à plus de 22,924,000 fr. et, en 1864, à plus de 13,164,000 fr., que nous avons envoyés directement en Chine. De la première de ces deux sommes, il y a cependant à retrancher 8,418,000 fr., pour les envois de l'espèce qui n'ont fait que transiter par la France, et près de 2,246,000 fr., pour l'argent qui nous a été rapporté de Chine en 1863. D'après cela, une somme d'environ 25 $^1/_2$ millions de francs paraîtrait avoir été employée, dans ces deux années, à payer la différence entre nos exportations en Chine et notre importation beaucoup plus considérable de produits chinois; mais il ne faut pas perdre de vue que le commerce de la France, comme celui de l'Angleterre, avec cette partie de l'Extrême Orient, se lie très-étroitement aux échanges des mêmes pays avec les Indes orientales, les Philippines et le Japon, ainsi

qu'au transit égyptien, que le contrôle des douanes ne permet pas de distinguer nettement des échanges de l'Europe avec l'Égypte même. On ne saurait, par conséquent, établir en termes positifs, sur une base de données statistiques aussi incertaine, le bilan des opérations commerciales de l'Occident avec ces contrées asiatiques. Le moyen d'approcher le plus de la vérité, dans la comparaison et l'appréciation des résultats généraux de ce trafic lointain, c'est d'en grouper tous les éléments dans un même aperçu, comme nous l'avons fait au commencement de ce chapitre, et d'en considérer les rapports en bloc.

Corée. — Cet État tributaire de la Chine, qui s'étend, au nord-est de celle-ci et au sud-est de la Mantchourie, jusqu'à l'extrémité de la péninsule comprise entre la mer Jaune à l'ouest et la mer du Japon à l'est, est presque le seul de l'Extrême Orient qui se dérobe encore à l'activité commerciale des nations européennes. Cela tient moins à la distance, qui n'est guère plus grande que celle du Japon, et au caractère inhospitalier de la population et du gouvernement, qu'à la nature des produits, en majeure partie similaires de ceux de la Chine, mais beaucoup moins abondants et généralement de qualité inférieure. La Corée, dont l'ancien nom est Kao-li, et que les Chinois appellent Tchao-sian, dans le style officiel, présente un territoire grand comme l'Italie, sous la latitude des Deux-Siciles, et peut renfermer environ 8 millions d'habitants, la plupart concentrés dans la presqu'île, où le climat et les ressources du sol facilitent les moyens de vivre, tandis que le nord du pays, très-âpre et très-froid en hiver, dominé par des montagnes dont les sommets brillent de neiges éternelles et couvert de forêts, remplies d'animaux féroces tels que la panthère et le tigre même, n'a qu'une population très-clair-semée. Le régime politique de la Corée est à la fois despotique et théocratique, avec une organisation féodale comme au Japon; la civilisation, en grande partie empruntée à la Chine. La capitale, où réside le roi, est Han-yang-tching, ville également connue sous les noms de King-ki-tao et de Kieng-dsa, située à l'intérieur, dans la partie moyenne de la péninsule. Les montagnes renferment des mines d'or, d'argent, de plomb et de cuivre, ainsi que du fer; mais ce dernier est de mauvaise qualité. Les bois de marine et de con-

struction y abondent aussi. Toute la partie méridionale du pays est très-fertile et bien cultivée. On y récolte du riz, du froment et du millet. Le sorgho, le ginseng dont la racine est un pectoral très-estimé des Chinois, le chanvre et le coton, le tabac, l'arbre à vernis et l'oranger, y forment également l'objet de cultures plus ou moins importantes. On y récolte aussi du thé et de la soie, mais en petites quantités et de peu de valeur. La décoction d'une espèce de noix remplace le thé dans la consommation du peuple. Parmi les produits du règne animal, il faut citer le musc, les pelleteries et le poisson sec ou salé, qui joue un certain rôle dans les échanges de ce pays avec la Chine et le Japon. Les parages de la Corée, très-poissonneux et surtout riches en grands cétacés, attirent aussi beaucoup de baleiniers d'Europe et d'Amérique. Quant aux navires coréens, ils sont très-imparfaits. L'industrie indigène est loin d'être à la hauteur de celle des deux grandes nations voisines, et tous ses produits d'art sont grossiers; cependant, elle fournit des tissus solides, mais communs, à l'exception de quelques toiles estimées pour leur finesse, des armes recherchées par les Chinois, qui ont aussi appris des Coréens l'art de la fabrication de l'encre en pains, généralement connue depuis sous le nom d'encre de Chine. Ces derniers fabriquent et exportent, en outre, des pinceaux à écrire, des éventails, du papier peint pour tentures et en général du papier d'une solidité remarquable, qu'ils emploient à faire des chapeaux, des sacs, des pardessus, des ombrelles, des portes même en le collant sur des cadres, et qui leur sert également de vitres.

On n'a, du reste, encore que des notions très-imparfaites sur l'industrie et le commerce des Coréens, ainsi que sur leurs poids et mesures. L'or et l'argent sont traités chez eux comme marchandise, de même qu'en Chine. Ils n'ont aussi que de la monnaie de cuivre, si l'on excepte quelques pièces d'argent monnayé, de fabrication moderne, semblables à la piastre d'Espagne. Ils trafiquent avec les Japonais par King-chan, port du sud-est de la péninsule, sur le canal de Corée.

Iles de Liéou-kiéou. — Ce petit archipel, que l'on désigne aussi sous les noms de Lieu-kieu et de Liou-tchou, occupe le milieu de la chaîne insulaire qui s'étend, dans la direction du nord-est, de l'île

chinoise de Formose à l'île japonaise de Ximo. Il tire son nom de l'île principale du groupe, peut contenir, avec ses dépendances d'Ousima au nord-est et de Meïacosima au sud-ouest, de 600,000 à 700,000 habitants, et forme un petit État, à la fois tributaire de la Chine et du Japon, avec lequel il entretient les relations les plus suivies. Son commerce se concentre surtout dans le port de Napa-kiang, le principal de l'île de Liéou-kiéou, situé tout près de la capitale Choui. Une trentaine de jonques japonaises y apportent, chaque année, des planches, divers objets en cuivre et quelques poteries, et repartent chargées de riz ou de sucre. Il n'y vient que rarement des jonques chinoises. La population, originaire de la Corée et du Japon, est paisible et laborieuse. L'agriculture de Liéou-kiéou est pratiquée avec beaucoup d'intelligence et paraît florissante. Outre les deux produits mentionnés, l'île offre des bois de construction, du thé, des oranges, quelques drogueries et matières colorantes, de l'encens, de l'ambre et de la nacre, du soufre et du cinabre, des vases émaillés, des soieries et une espèce de toile fabriquée avec les fibres du bananier. On y trouve aussi beaucoup de porcs et de chèvres, ainsi que du gibier. Le commerce de cet archipel avec l'Europe est encore nul. Cependant, le port de Napa-kiang peut acquérir de l'importance, comme point de relâche et de ravitaillement pour les navires de guerre, les bateaux à vapeur et les baleiniers. Les Américains y avaient établi, dans le temps, un dépôt de charbon. A leur exemple, nous avons conclu, avec le prince ou régent de ces îles, une espèce de traité d'amitié et de commerce, en novembre 1855[1].

Japon.

Cet empire insulaire, bien que sa domination ne s'étende pas sur d'immenses territoires, comme celle de la Chine, n'en est pas moins, après celle-ci, la puissance sans contredit la plus importante de l'Asie orientale. La civilisation japonaise, également très-ancienne, est aussi remarquable que celle des Chinois, avec laquelle elle présente de nombreuses analogies, mais qui ne lui est en rien supérieure. Sous le rapport de l'habileté politique, de l'énergie morale,

1. Voir *Annales*, CHINE et INDO-CHINE, F. C., n° 24, p. 9, et n° 35, p. 35.

de la sagacité d'esprit et du désir d'apprendre, les Japonais que, d'après certains traits de leur caractère national, on pourrait appeler les Spartiates du monde bouddhiste, se distinguent même avantageusement, comme plus accessibles aux idées de progrès, de la population moins brave et moins éveillée du Céleste-Empire. Un marché aussi vaste que la France et non moins peuplé, offrant un magnifique développement de ressources naturelles, ne peut manquer d'acquérir, avec le temps, une grande valeur pour le commerce international, même comme débouché. L'archipel sur lequel s'étend la domination japonaise, de 30° à 48° de latitude nord environ, est disposé, vis-à-vis du continent de l'Asie orientale, comme une espèce de croissant, formé de cinq grandes et d'une infinité de petites îles. Les grandes îles sont: Niphon, de beaucoup la plus vaste et la plus importante, au centre, Ximo ou Kiou-siou et Xicoco ou Sikokf, au sud, et Yéso ou Matsmaï, dont la partie méridionale a seule été jusqu'à présent colonisée par les Japonais, au nord de Niphon; enfin, la plus septentrionale et la plus inculte des cinq, l'île de Tarrakaï, Krafto ou Saghalien, restée indivise entre le Japon et la Russie, paraît devoir passer de fait sous la domination russe. En outre, les îles de Kounachir et d'Itouroup, de la chaîne insulaire des Kouriles, qui s'étend du nord-est d'Yéso jusqu'à la pointe méridionale du Kamtschatka, appartiennent également au Japon. On appelle mer du Japon le bassin maritime compris entre cet empire insulaire, d'une part, et la terre ferme, soit la Corée et la Mantchourie, de l'autre. Il communique avec le liman de l'Amour et la mer d'Okhotsk au nord, par le canal étroit, souvent désigné sous le nom de Manche de Tartarie, qui sépare la Mantchourie russe de l'île de Krafto, dont la largeur moyenne n'est que d'une quinzaine de lieues sur une longueur de 212; avec l'océan Pacifique, par le détroit de La Pérouse, entre cette île et Yéso, ainsi que par celui de Matsmaï, entre Yéso et Niphon; avec l'espèce de mer intérieure que forme le rapprochement des trois îles de Niphon, de Kiou-siou et de Sikokf, par le détroit de Simonosaki, entre les deux premières; avec la mer de Chine, enfin, par le canal ou détroit de Corée, au sud. Une population indigène différente des Japonais, les Aïnos, habitent l'île de Krafto et la majeure partie de celle d'Yéso, ainsi que les Kouriles. L'île d'Yéso, déjà

très-froide et couverte à l'intérieur de montagnes et de rochers, n'offre des terres cultivables qu'au bord de la mer, sur le détroit de Matsmaï, près de l'établissement japonais de ce nom, au sud-ouest, et du port de Hakodadi, au sud-est. Cette île a 125 lieues de l'est à l'ouest, sur une centaine du nord au sud; celle de Niphon, qui forme le corps de domination principal de l'empire, jusqu'à 300 lieues de longueur, sur 80 dans sa plus grande largeur. La côte orientale de Niphon présente Yédo, la grande capitale politique du Japon, située sur une baie; le port de Kanagawa-Yokohama, à proximité de cette métropole, et celui de Simoda, à l'entrée de la même baie, encore plus au sud. Yédo, qui réunit une population d'un million, suivant d'autres calculs même d'un et demi ou de deux millions d'âmes, est la résidence de l'empereur temporel ou Taïkoun, espèce de maire du palais, que l'on peut regarder comme le chef de l'aristocratie féodale des daïmios ou grands feudataires et autres vassaux, entre lesquels se partage l'autorité, dans les provinces. Tels sont, par exemple, dans le sud de l'empire, les princes de Satsouma et de Nagato, qui ont le plus attiré sur eux l'attention, dans les derniers temps, par leurs rapports et leurs conflits avec les Européens. Mais le véritable souverain du Japon, l'empereur spirituel, auquel appartient la sanction suprême des lois de l'empire, est le Mikado, dont la cour (*Daïri*) a son siége à Miako, la ville sainte et lettrée, dans la partie méridionale de Niphon. A une assez faible distance de cette ville, sur la mer, au fond d'un golfe, se trouve Osaka, la première place de commerce et la cité la plus opulente de l'empire, à laquelle on accorde une population de 600,000 à 800,000 âmes, tandis que celle de Miako même ne paraît guère non plus au-dessous d'un demi-million. Autour du golfe d'Osaka, qui forme la mer intérieure déjà mentionnée au sud de Niphon, se groupent l'île de Sikokf, essentiellement volcanique et jusqu'à présent la moins connue des Européens, et l'île plus vaste de Kiou-siou, la plus méridionale de l'archipel. Toutes les deux ne sont séparées entre elles et de Niphon que par trois passes étroites, d'un accès assez difficile du côté de l'est et du midi. L'île de Kiou-siou présente, au sud, le port célèbre de Kagosima, le premier du Japon auquel les Portugais abordèrent, en 1542; et, à l'ouest, celui de Nangasaki, le seul avec lequel les

Hollandais furent ensuite admis à trafiquer, en vertu d'un privilége spécial.

Les deux latitudes extrêmes de l'empire japonais correspondent à celles de l'Algérie et du nord de la France. Il en résulte, pour ce pays, des gradations analogues dans le climat, qui y est cependant en général, dans la partie nord de l'archipel surtout, plus rigoureux que dans notre hémisphère. Quelle que soit la chaleur de l'été, il est presque partout accompagné, même dans l'île de Niphon, d'un hiver plus ou moins rude. La formation du Japon est généralement volcanique. On y trouve de riches mines d'or et d'argent, dont l'exploitation a été toutefois limitée par des mesures légales, destinées à en prévenir l'épuisement; de l'excellent cuivre, du fer, du mercure, du soufre, du salpêtre, du bitume et, dans le nord de l'île de Niphon, aussi de la houille, mais de qualité inférieure. Le sol est en majeure partie d'une remarquable fertilité et cultivé avec le plus grand soin. Les Japonais ne sont pas seulement d'excellents agronomes, mais aussi des horticulteurs du premier ordre. Cependant tout cet archipel est pauvre en chevaux comme en porcs, et on n'y élève ni moutons, ni chèvres. Le poisson des côtes, où il est extrêmement abondant, supplée à ce manque de nourriture animale. Le riz, avec les céréales, forme, dans ce pays aussi, la base principale de l'alimentation du peuple, ce qui en a fait interdire l'exportation. Les trois grands articles qui forment, jusqu'à présent, l'objet capital des achats du commerce européen au Japon, et sur lesquels nous reviendrons plus loin, sont la soie, le coton et le thé. La sériciculture y a été introduite par les Chinois, au commencement du quatrième siècle de notre ère. Le sucre est un article d'importation plutôt que d'exportation; car il en vient beaucoup de l'île Liéou-kiéou, comme nous l'avons vu, celui du Japon même étant de très-mauvaise qualité. Le tabac laisse également à désirer, sous ce rapport. Le chanvre aussi est plus court et plus faible que celui de Manille. Mais cet archipel produit, en outre, de la graine de colza, du camphre très-recherché, de la casse, des noix de galle, de la racine de ginseng et d'autres matières ou colorantes ou médicinales, de la cire végétale, d'excellents fruits et des champignons comestibles. Les bois abondent et sont très-demandés, pour la Chine. Parmi les produits

de la mer, il nous reste à mentionner l'huile et la colle de poisson, la nacre, qui est abondante, mais peu estimée, et le varech, que les Chinois mangent comme légume et emploient en guise de sel.

Nous avons déjà fait entendre que, pour l'habileté industrielle, les Japonais ne le cèdent en rien aux habitants du Céleste-Empire. Certains procédés techniques sont même incontestablement plus perfectionnés au Japon. Dans l'habillement de la population japonaise, le coton ouaté et la soie suppléent au manque de laines. La manufacture indigène excelle dans la fabrication des cotonnades et des soieries, pour l'usage du peuple et des riches, dans celle des crêpes surtout, ainsi que dans la teinturerie en rouge. Le vernis et les ouvrages en laque du Japon sont supérieurs, et ses porcelaines, également célèbres, n'ont rien à envier aux produits similaires de la Chine. On compte, dans l'île de Kiou-siou, une trentaine de manufactures de porcelaine, dont la plus fameuse est celle d'Imari. Cependant, il paraît que les produits de cette fabrication ne sont plus aussi parfaits qu'ils l'étaient anciennement. Les Japonais font des papiers d'une grande force et en partie aussi tenaces que le cuir. Ils fabriquent des armes avec de l'acier d'une si forte trempe qu'il coupe aisément le fer; des vases de bronze, toute sorte d'objets incrustés de métaux et de nacre, ou ornés de ciselures d'ivoire, très-recherchés des amateurs de curiosités, et dont les collections de la Hollande offrent de magnifiques spécimens, ainsi que des nattes et d'autres ouvrages en paille. Ils ne réussissent pas moins que les Chinois dans l'imitation des meubles et des objets d'art de l'Europe. Mentionnons finalement aussi une composition alimentaire, dont il entre des quantités notables dans le commerce, le *soya* du Japon, supérieur à celui de la Chine. C'est une espèce de bouillie, faite avec une fève ou lentille particulière de couleur blanche, du froment, du sel et divers condiments, qui s'exporte en cruches et que l'on emploie comme sauce, pour relever le poisson. La navigation seule, que la politique ombrageuse du gouvernement à l'égard des étrangers s'est attachée, jusqu'à ces derniers temps, à décourager systématiquement chez les nationaux, n'est pas à la hauteur des autres industries du pays. Malgré les avantages d'une situation insulaire éminemment favorable et l'abondance de bons matériaux pour les constructions maritimes,

les plus grandes jonques du commerce japonais ne dépassent guère 250 tonneaux. Aujourd'hui cependant, ce gouvernement aussi commence à comprendre la nécessité d'initier ses sujets aux secrets de l'art nautique européen, et il a déjà fait, dans ce but, l'acquisition de plusieurs bateaux à vapeur, que la Hollande et les États-Unis lui ont fournis et dont on fait apprendre la manœuvre à des équipages japonais.

La politique du Japon, à l'égard des étrangers, a été longtemps bien plus exclusive encore que celle de la Chine. Les Portugais, qui abordèrent les premiers à cet archipel, s'en firent expulser, quand le zèle de conversion de leurs missionnaires eut indisposé contre eux le gouvernement impérial. Celui-ci, en interdisant le séjour de l'empire aux étrangers, n'admit que deux exceptions à cette rigueur, en faveur des Chinois et des Hollandais, qui l'avaient aidé à chasser les Portugais, concurrents de leur négoce, et les supplantèrent, en 1610, dans l'établissement de l'île de Firando, située non loin du port de Nangasaki, à l'entrée du canal de Corée. Ils y jouirent d'abord d'une assez grande liberté. Mais, un revirement dans ces dispositions libérales du gouvernement japonais, à leur égard, eut lieu tout à coup; la méfiance l'emporta, et, afin de pouvoir mieux les surveiller, on les confina, en 1650, dans la petite île de Désima, voisine du marché de Nangasaki. Ils durent y subir des conditions humiliantes, auxquelles leur esprit mercantile se plia cependant, pour ne pas compromettre les avantages relatifs de leur position privilégiée, qu'ils conservèrent ainsi pendant plus de deux siècles. Mais leur trafic avec le Japon fut toujours limité; la concurrence des particuliers en était exclue; il se faisait tout entier par l'entremise des comptoirs hollandais de l'Inde et resta soumis au Japon même, jusqu'en 1855, aux formalités les plus vexatoires. Les rapports et les ouvrages des résidents et des médecins de la factorerie hollandaise de Désima, les écrits du Suédois Thunberg, de Varénius, de Valentyn, de Titsingh, de Van Overmeer Fisscher et, en dernier lieu, de l'Allemand Siebold, ainsi que la relation de voyage du marin russe Golovnine, fait prisonnier et retenu en captivité par les Japonais, de 1811 à 1813, à Matsmaï, furent néanmoins, depuis les récits fabuleux de Marc-Pol, sur la merveilleuse île de Xipango, et la description de Kæmpfer, autre voyageur célèbre, qui vit le Japon au dix-septième siècle, les

seules sources de renseignements que l'on possédât sur cette contrée. Grâce au patriotisme et à l'habileté du président de la factorerie Dœff, les Hollandais s'y maintinrent, même à l'époque où l'Angleterre s'était emparée de toutes leurs possessions des Indes orientales, pendant les guerres de l'Empire.

C'est aux Américains, de plus en plus fréquemment attirés dans ces parages par le commerce avec la Chine et la pêche de la baleine, qu'appartient l'honneur d'avoir, les premiers, déterminé l'ouverture des ports du Japon à la navigation des États-Unis et de l'Europe. La mission confiée par le gouvernement fédéral au commodore Perry, eut pour premier résultat un traité de paix et d'amitié, conclu le 31 mars 1854, à Kanagawa, avec le gouvernement japonais, et qui ne tarda pas à être suivi, le 14 octobre de la même année, d'une convention analogue formée avec le Japon à Nangasaki, au nom de l'Angleterre, par l'amiral sir James Stirling. Ces actes[1] ouvraient aux deux puissances, outre le port de Hakodadi, celui de Simoda aux Américains, et celui de Nangasaki aux Anglais, mais seulement comme ports de refuge et de ravitaillement, l'accès de toutes les autres côtes japonaises demeurant interdit à leurs navires, dans tous les cas autres que celui de détresse. Bientôt la Russie, à son tour, obtint, par le traité de Simoda, du 26 janvier 1855, suivi d'articles additionnels, l'ouverture des trois ports sus-mentionnés, avec les mêmes avantages. Ce traité fixa, en même temps, la ligne de démarcation dans les Kouriles entre l'île d'Itouroup, laissée aux Japonais, et celle d'Ouroup, attribuée aux Russes, et maintint l'indivision de la souveraineté des deux puissances sur la grande île de Krafto. Obligé de faire ces concessions, le gouvernement japonais n'avait plus aucun motif pour ne pas étendre aussi, spontanément, à ses anciens amis de la factorerie hollandaise le bénéfice du traitement de la nation la plus favorisée. Tel fut l'objet du traité, signé le 30 janvier 1856 à Nangasaki, avec les Pays-Bas, et des articles additionnels qui le complètent. Par suite de ces conventions, le gouvernement hollandais a renoncé, en faveur des particuliers, à partir du 16 octobre 1857, à son ancien monopole du commerce avec le Japon (*Komps-*

1. Voir pour les textes traduits, *Annales*, JAPON, L. C., n° 2.

handel) et complétement abandonné le trafic avec ce pays à la libre concurrence. Il est juste de reconnaître aussi qu'il n'a rien négligé, depuis, pour faciliter, par ses bons offices auprès de la cour de Yédo, aux autres puissances maritimes non moins qu'à ses nationaux, les moyens d'obtenir les nouvelles concessions nécessaires pour vivifier ce commerce[1].

Toutes ces stipulations n'avaient fait qu'entr'ouvrir le Japon; pour arriver à l'établissement de relations sérieuses avec cette contrée, l'insuffisance de la condition faite aux étrangers était parfaitement reconnue; mais la cour de Yédo ne s'était résignée que malgré elle à dévier des errements de son ancienne politique d'exclusion; il fallut, pour la faire consentir à l'élargissement de la base des traités conclus, la crainte que lui inspirèrent les victoires remportées, par les forces combinées de l'Angleterre et de la France, en Chine. Les États-Unis, qui venaient d'obtenir du gouvernement japonais une nouvelle convention, signée le 17 juin 1857, et les Russes, qui étaient, comme les Américains, restés neutres dans la guerre, profitèrent les premiers de cette disposition de la cour de Yédo. Le consul américain, Harris, parvint à conclure ainsi, le 29 juillet 1858, avec le Japon, un traité de commerce formel, type de tous ceux qui suivirent avec les autres puissances, et l'amiral Poutiatine obtint les mêmes conditions pour la Russie, par le traité de commerce et de navigation du 7 août 1858 et la convention additionnelle du 25 octobre 1860. A plus forte raison, ces avantages ne pouvaient-ils plus être refusés aux envoyés de l'Angleterre et de la France, quand lord Elgin et le baron Gros se présentèrent au Japon, après la fin de la campagne de Chine, avec des escadres victorieuses. Les résultats de ces négociations nouvelles avec le Taïkoun, furent pour la Grande-Bretagne le traité du 26 août 1858[2], et pour la France celui du 9 octobre suivant[3]. Les dispositions en sont à peu près identiques. Elles ouvrent

1. Voir *ibidem*, n[os] 3 et 4, pour les traités de la Russie et des Pays-Bas, et le compte rendu des négociations de la factorerie hollandaise.

2. On en trouve le texte anglais dans le recueil parlementaire des actes et documents présentés aux deux chambres en 1860. Les traités avec le Japon sont de plus rédigés en hollandais et en japonais.

3. Texte aux *Annales*, France, L. C., n° 189.

sept ports aux nations européennes, qui peuvent y établir des consuls. Les ministres des deux puissances sont admis à résider à Yédo, ainsi qu'à voyager dans tout l'empire. Leurs nationaux ont le droit d'exercer librement leur religion dans les limites qui leur sont assignées et d'y trafiquer, comme ils l'entendront, de tous les articles non prohibés, aux restrictions près concernant les munitions de guerre. Les navires marchands sont affranchis de tout droit de tonnage, mais sujets à une taxe fixe à l'entrée et à la sortie.

Quant aux marchandises, l'opium reste prohibé à l'importation. Le chargement du riz et du blé pour l'exportation est également interdit. Pour la tarification des droits de douane toutes les marchandises furent rangées en quatre classes. Dans la première, l'or et l'argent monnayés ou non, les effets à usage, ustensiles de ménage et livres non destinés à la vente, entrent en franchise complète. Les articles de la deuxième, comprenant les apparaux de grande pêche, les céréales, viandes et comestibles de toute sorte, le charbon et les bois de construction pour maisons, les machines à vapeur, le zinc, le plomb et l'étain, la soie écrue, ainsi que les étoffes de coton et de laine, sont taxés à 5 p. 100; tous les spiritueux indistinctement, qui forment la troisième, grevés de 35 p. 100, et toutes les autres marchandises, composant la quatrième, de 20 p. 100.

Tous les produits japonais, exportés comme chargement, payent un droit de 5 p. 100, à l'exception de l'or et de l'argent monnayés et du cuivre en barres, dont le gouvernement japonais se réserve de ne vendre que de temps à autre, aux enchères publiques, une certaine quantité, sur l'excédant du produit de ses exploitations. Quant aux vivres et aux matériaux destinés au ravitaillement et à la réparation des navires, ils sont exempts de droits. Toutes les marchandises importées dans les ports ouverts, par les sujets des puissances ayant des traités, peuvent être, après acquittement des droits, transportées par les Japonais dans toutes les parties de l'empire, sans avoir à payer ultérieurement aucune espèce de droit. Enfin, il fut convenu aussi que les monnaies japonaises de toute espèce, à l'exception de celles de cuivre, peuvent être exportées du Japon, et que toute monnaie étrangère aurait désormais cours dans cet empire pour la valeur de son poids, déterminée comparativement à celui de la monnaie

japonaise correspondante. La faculté d'une révision quinquennale du tarif des droits de douane a été réservée dans ces traités, l'un et l'autre valables jusqu'en 1872, époque à laquelle la révision générale des deux actes pourra être demandée, à partir du 1er juillet par l'Angleterre et du 15 août par la France, comme, d'autre part, aussi par le gouvernement japonais. Depuis, une réduction du droit d'entrée sur les tissus de lin à 5 p. 100 a été stipulée, dans le traité de commerce du Portugal avec le Taïkoun, du 3 août 1860, et d'autres puissances encore, comme la Prusse, déjà signataire de traités semblables avec le royaume de Siam et la Chine, et finalement la Suisse même, en ont également conclu avec le Japon.

Les négociations suivies depuis 1858 eurent pour effet de porter à sept le nombre des ports ouverts au commerce étranger, dans cet empire. Déjà admis à Nangasaki et à Hakodadi, il fut autorisé à s'établir également à Kanagawa, non loin de Yédo, en 1859. Le port de Neegata, au nord-ouest de cette capitale, ou, s'il ne convenait pas, un autre sur la côte occidentale de Niphon, devait lui être ouvert à dater de 1860, et le port d'Hiogo, dans la baie d'Osaka, à dater de 1863. On permit, en outre, aux négociants étrangers de s'établir à Yédo même, à partir de 1862, et à Osaka, l'année suivante, mais seulement pour y faire le commerce. Le rayon dans lequel ils devaient avoir la liberté de circuler fut d'abord limité, pour la plupart de ces places, à une distance de 10 *ris* ou lieues japonaises[1]. Le port de Kanagawa laissant beaucoup à désirer, le commerce européen se fixa de préférence à Yokohama, petite localité située tout près sur la même baie, et qui est devenue ainsi le principal entrepôt du commerce extérieur de l'empire. C'est maintenant une ville d'environ 10,000 habitants, qui renferme une centaine de maisons européennes. Les Français possèdent plus du dixième de la totalité des terrains que le gouvernement y a concédés aux étrangers. Pour Nangasaki, où les Hollandais étaient seuls admis jusqu'en 1857, et pour Hakodadi, dont l'ouverture eut lieu l'année suivante, les règlements de port ont été

1. Le ri de Yédo a une longueur de 3,929m,27. — La permission de voyager dans toutes les parties du Japon avec un passe-port, vient cependant d'y être accordée aux étrangers d'une manière générale, comme en Chine.

publiés en 1860[1]. Le port de Neegata, ayant été trouvé peu praticable, ne fut point ouvert aux Européens, qui ont dû procéder à la recherche de quelque autre point, plus favorablement situé, sur la même côte, très-pauvre en bons mouillages. Quant aux autres ports, le gouvernement japonais, après s'être prêté, sous l'empire de la crainte, aux nouvelles concessions qu'il venait de faire, revint, sous la même impression, à une politique consistant à entraver et différer l'exécution de ses engagements par toute sorte d'artifices et de moyens dilatoires. De graves mésintelligences et des collisions des Européens avec les indigènes s'ensuivirent. Deux ambassades japonaises furent envoyées en Europe, pour les aplanir et obtenir des arrangements. C'est avec l'une d'elles que fut arrêtée à Paris, au ministère des affaires étrangères, la nouvelle convention du 20 juin 1864[2], par laquelle le Japon, indépendamment des réparations qu'il accordait, pour certains actes d'hostilité commis en 1863, devait s'engager à faire cesser les empêchements qu'avaient toujours rencontrés jusque-là les navires européens, au passage du détroit de Simonosaki, qui conduit, comme nous l'avons dit, de la mer du Japon dans la mer intérieure. De plus, il fut convenu qu'en exécution de la clause des traités de 1858 qui assure aux puissances signataires le traitement de la nation la plus favorisée, les réductions de tarif accordées en dernier lieu, par le Taïkoun, au commerce étranger seraient maintenues en faveur des articles importés par des commerçants français, ou sous pavillon français, pendant toute la durée du traité du 9 octobre 1858. En conséquence, la douane japonaise doit admettre en franchise tous les articles destinés à la préparation et à l'emballage des thés, et ne plus percevoir à l'importation qu'un droit de 6 p. 100 sur la valeur des glaces et miroirs, porcelaines, parfumeries, savons, articles de bijouterie et de coutellerie, armes, papiers, livres, gravures et dessins, et de 5 p. 100 sur celle des vins et spiritueux, du sucre blanc, du fer et du fer-blanc, des machines, de l'horlogerie, de la verrerie, des tissus de lin et des médicaments.

---

1. Voir *Annales*, JAPON, L. C., n° 5, et *ibidem*, n° 6, pour le règlement de police appliqué aux sujets britanniques, dans les limites du Japon.

2. Insérée dans les *Annales*, sous la rubrique FRANCE, L. C., n° 224.

Mais, quand il s'agit de remplir les conditions de cet arrangement, la cour de Yédo fit de nouvelles difficultés, en alléguant que ses ambassadeurs avaient outre-passé leurs pouvoirs, et le prince de Nagato, un des plus puissants feudataires japonais, dont les domaines occupent le sud-ouest de l'île de Niphon, continua à tenir fermé l'étroit canal de Simonosaki, qu'il avait garni de batteries des deux côtés. On recourut alors, d'un commun accord, à la voie des armes, et du 5 au 9 septembre 1864, une escadre, composée de navires de guerre anglais, français et hollandais, força le passage, après avoir démonté toutes les batteries qui le défendaient. Depuis lors, les négociations ont été reprises avec plus de succès, et, afin de se procurer de plus fortes garanties pour l'exécution des traités, on a insisté sur la ratification de ceux-ci par le Mikado, qui a dû se rendre à cette demande, promettre l'ouverture prochaine du port d'Hiogo, et appuyer de son autorité suprême l'accomplissement des autres promesses, faites au commerce européen par le gouvernement japonais.

Telle est aujourd'hui la situation. Malgré divers obstacles non encore levés, le commerce du Japon, bien qu'il ne puisse prétendre à tout le développement dont il est susceptible, tant que le marché plus voisin de la Chine offre encore à l'activité mercantile des Européens une si grande marge pour l'exploitation de ses vastes ressources, a cependant acquis, en très-peu de temps, surtout à la faveur du besoin que l'industrie européenne a des soies japonaises, une importance très-considérable; car, il ne faut pas seulement considérer les échanges directs de ce pays avec l'Occident, mais aussi le trafic établi entre eux par la voie de la Chine, et particulièrement du port de Shanghaï.

La soie du Japon, article capital de l'exportation, est regardée comme très-supérieure à celle de la Chine, pour la finesse comme pour la teinture, et convient surtout pour la fabrication des taffetas, des foulards, des lacets et des soies à coudre. On estime que la production de la soie grége, au Japon, a presque doublé, depuis l'ouverture des ports de cet empire, et qu'elle peut atteindre, annuellement, jusqu'à 80,000 balles du volume de celles qu'on expédie d'ordinaire en Europe[1]. Mais ce chiffre, bien supérieur à celui des quantités pro-

1. La balle de soie de Chine pèse 59 kilogrammes.

duites dans le midi de la France et même en Italie, est probablement exagéré. En effet, bien que l'exportation totale des soies gréges et moulinées de la Chine et du Japon, pour l'Angleterre et la France, se soit élevée à près de 89,000 balles, pour la campagne 1860-1861, à plus de 73,000 en 1861-1862, et à plus de 83,000 en 1862-1863, chiffre que les envois aux États-Unis et à quelques autres destinations portent aussi à environ 89,000, les soies du Japon ne figurent encore que pour 26,000 balles dans cette dernière quantité et n'avaient même compté que pour 9,500 balles dans le chiffre des envois de la campagne précédente. Il faudrait que la consommation des manufactures japonaises, qui emploient la majeure partie des qualités moyennes et inférieures, fût énorme pour absorber tout le reste de la récolte indigène, en admettant l'exactitude du chiffre de production indiqué plus haut. Ce sont, généralement, les qualités les plus fines qui s'exportent en Chine et en Europe, où les manufactures françaises en consomment le plus. Les prix, dans les dernières années, ont varié de 410 à 565 piastres par balle, et même dépassé ce dernier cours. L'exportation des cocons est rigoureusement interdite; mais le gouvernement japonais a levé, en 1865, toutes les restrictions qui entravaient la sortie de la graine de vers à soie, devenue, depuis les progrès de la maladie de ce ver, en Europe, un article très-important, pour la France surtout, comme les soies mêmes du Japon. La place de Yokohama, étant située à proximité des grands districts séricicoles, joue un rôle beaucoup plus important que Nangasaki dans cette branche de commerce. Plusieurs comptoirs français pour l'achat des soies s'y sont établis, depuis 1863. Cependant, la province dans laquelle se trouve le port de Neegata, sur la mer du Japon, passe également pour en produire environ 20,000 balles par an.

Après les soies, le coton et le thé forment les principaux articles d'exportation. Le premier, que l'on préfère également au coton de la Chine, est celui qui a donné lieu, dans les derniers temps, aux plus fortes transactions. L'exportation du coton de Yokohama s'est élevée, de 277,000 kilogr. en 1862, à 3,360,000 en 1863, aux prix de 15 à 35 piastres par picul de 60 kilogr. Le thé du Japon, par contre, est inférieur à celui que produit la Chine; cependant il gagne de la faveur sur les marchés étrangers, en Amérique surtout, à mesure

qu'il est mieux connu. C'est généralement du thé vert, d'une couleur foncée; il a un fort bouquet, mais aurait besoin d'être torréfié. Le commerce de cette denrée paraît se concentrer principalement sur le marché d'Osaka. Les sortes les plus fines sont consommées par les hautes classes du pays; le reste s'exporte par Yokohama et Nangasaki. Ces deux ports en envoient, annuellement, de 10 à 12 millions de livres anglaises en Angleterre, à Shanghaï et à Hong-kong, ainsi qu'aux États-Unis. Le thé se vend au Japon dans les prix de 20 à 30 piastres par picul, selon les qualités. Le fret, pour cette denrée, le coton et la soie, à destination de Londres, varie de 3 $^{1}/_{2}$ à 6 $^{1}/_{2}$ liv. st. par tonne de 50 pieds cubes anglais[1]. L'excellente qualité du cuivre aussi pourrait en faire un article important; mais, comme il est interdit aux Japonais d'exporter ce métal à l'état brut, ils ne l'apportent sur le marché que sous forme de fil, de clous, de boulons, etc., que l'on est obligé de refondre; aussi, le cuivre ne figure-t-il encore dans les exportations du Japon que pour un demi-million de francs environ. Le camphre s'exporte par Nangasaki. Le fer et la houille, comme les bois, trouvent un débit en Chine. Les articles manufacturés et les objets de curiosité du Japon sont trop chers pour alimenter un commerce important. Les marchands japonais n'ont pas la perspicacité mercantile de leurs confrères chinois; dès qu'un article est demandé, ils portent les prix à une hauteur qui rend les affaires presque impossibles.

En somme, le commerce du Japon avec l'Europe et les États-Unis a présenté, de 1860 à 1862, les résultats suivants :

	Importations.	Exportations.	Totaux.
	Francs.	Francs.	Francs.
1860	4,925,000	20,793,000	25,718,000
1861	7,700,000	13,973,000	21,673,000
1862	15,423,000	37,830,000	53,253,000

C'est à l'Angleterre qu'appartient la part de beaucoup la plus large dans ces échanges. Les États-Unis, la Hollande, la France, la Russie et la Prusse viennent ensuite[2].

1. Voir, pour de plus amples détails sur le commerce de ces trois produits, *Annales*, CHINE et INDO-CHINE, F. C., n° 36, p. 50, et n° 37, p. 27, etc.

2. Voir *ibidem*, n° 35, et, pour les temps antérieurs, aussi les n°s 33, 32, 31 et 29.

Ce mouvement, auquel vient s'ajouter la contrebande, que l'on retrouve au Japon comme en Chine, s'opère principalement, comme nous l'avons déjà dit, par le port de Yokohama, dont les opérations maritimes ont atteint des chiffres encore plus considérables dans les deux années suivantes, soit particulièrement en 1864, d'après des rapports anglais, 5,443,594 dollars à l'importation, 8,997,484 à l'exportation, et 14,441,078 (environ 78 millions de francs) en total, résultat que l'on croit un peu inférieur, en réalité, à celui de l'année précédente[1]. A Nangasaki, où se concentre principalement le commerce des Hollandais, les affaires ont été relativement plus actives en 1864, bien que ce port ne puisse plus prétendre qu'au deuxième rang. Quant à Hakodadi, qui occupe le troisième, c'est surtout un point de relâche et de ravitaillement pour les baleiniers. La somme des exportations ne s'y est élevée, la même année, qu'à 415,000 dollars; celle des importations n'a pas dépassé 91,000; ce qui fait, en totalité, un mouvement d'échanges de 2 ½ à 3 millions de francs, dans lequel les Anglais ont la plus large part. Hakodadi exporte surtout du varech, de l'huile et de la colle de poisson, des comestibles préparés, des peaux de chevreuil, etc. Des agences consulaires françaises sont établies dans ces trois ports.

Toutes les affaires avec les Japonais se traitent au comptant, en dollars ou piastres mexicaines, dont le cours varie de 6 à 8 fr. Les maisons de commission européennes et américaines vendent aux banques les lettres de crédit acceptées sur Shang haï, Londres ou Paris, contre des dollars. On recherche le plus les traites en taëls, parce que c'est la monnaie courante à Shang haï. Depuis l'établissement, à Yokohama, de plusieurs comptoirs de banques telles que la *Central Bank* et la *Chartered mercantil Bank of India*, la *Commercial Bank*, l'*Oriental-bank-corporation*, et, depuis 1865, aussi la *banque de l'Indoustan*, l'on émet un plus grand nombre de lettres de change sur Londres, et les crédits sur cette place sont préférés à tous les autres dans l'Extrême Orient.

Pour faciliter les communications, la Compagnie péninsulaire et

1. Voir *Archives commerciales de Prusse*, année 1865, n° 50, p. 738, et n° 51, p. 775.

orientale a ouvert entre Shanghaï et Yokohama, par la voie de Nangasaki, un service régulier de navigation à vapeur. La compagnie française des messageries impériales doit établir une ligne pareille.

Parmi les ports japonais qui sont encore fermés au commerce international, mais que les événements peuvent lui ouvrir un jour, il nous reste à mentionner la ville de Seu-daï, dans la province d'Aussiou, sur le Pacifique; son port, le plus considérable du Japon après Osaka, est visité par un grand nombre de jonques, qui trafiquent avec toutes les côtes de l'empire et chargent, pour cette place, ainsi que pour Yédo, de fortes quantités de soie, d'huiles et de graines oléagineuses. Les indigènes désignent aussi comme un port de premier ordre Marougami, dans l'île de Sikokf. Si toutes ces places étaient accessibles au commerce étranger, il est à présumer qu'il y trouverait non-seulement des produits pour alimenter plus largement l'exportation, mais aussi de nouveaux et importants débouchés pour les articles d'Europe.

En 1860, une nouvelle monnaie d'or a été émise au Japon. Elle comprend des pièces d'une valeur conventionnelle de 4 et de 2 *itchibous*. L'itchibou pèse 8 grammes et 5 ou 6 décigrammes d'argent; il doit donc valoir de 1 fr. 72 c. à 1 fr. 80 c. — 4 *chis* ou *chious* font un itchibou.

La valeur des anciennes monnaies d'or dites *kobangs* et *rios*, de 4 itchibous, a été considérablement élevée en 1860. Il paraît aussi que le gouvernement japonais se propose d'introduire dans la circulation, pour faciliter les transactions avec le commerce étranger, une nouvelle monnaie équivalente au dollar américain.

La petite monnaie se compose de *tsénis*, menues pièces en cuivre ou en fer, désignées sous le nom de *cashes* par les Européens; de *chimous* de 4 et de *tempos* de 100 tsénis. L'itchibou vaut de 1,600 à 1,700 tsénis.

Le *mommé*, l'unité de poids, représente 3 grammes; le pied (*chakou*), $0^{m},303$; l'aune (*gofoukou*), $0^{m},380$. Le système décimal s'applique à presque toutes les divisions de la métrologie japonaise[1].

Le commerce de l'Angleterre avec le Japon ne date que de 1859.

1. *Annales*, JAPON, L. C., n° 5, p. 8.

Les importations directes de cette contrée dans le Royaume-Uni, qui n'étaient encore que de 167,511 liv. st. en 1860, se sont élevées, à elles seules, d'après les tableaux du *Board of Trade*, de 1,283,631 liv.st. en 1863, à 1,423,819 (soit plus de 35 ½ millions de francs) en 1864. Les envois de cotons bruts, dont les premiers échantillons ne furent apportés en Angleterre qu'en 1862, y atteignirent, dans les deux années suivantes, les chiffres de 58,608 et de 696,316 liv. st., tandis que ceux des importations directes des deux autres principaux produits japonais retombèrent, de 893,035 liv. st. en 1863, à 467,568 en 1864 pour la soie grége, et de 253,502 liv. st. à 159,307 pour le thé. Du tabac brut, de la cire végétale, de l'étain, des noix de galle, de la bourre de soie, des huiles de poisson et de graines, des ouvrages en laque et des chiffons ont formé le complément secondaire de ces envois.

Quant aux exportations directes du Royaume-Uni pour le Japon, à peu près nulles avant 1861, mais qui s'élevèrent ensuite de 125,628 liv. st., en 1863, à 666,992 (soit plus de 16 ½ millions de francs) en 1864, les produits britanniques figurent pour 108,897 liv. st. dans le premier et pour 627,383 dans le second de ces chiffres.

La Grande-Bretagne a envoyé au Japon, en 1864, pour 187,752 liv. st. de cotonnades et 306,807 de lainages, du fer-blanc, des fers, du plomb et de la poudre, du coton filé, de la toile, du savon, des spiritueux anglais et de la parfumerie, de la bière, des effets d'habillement, des machines et divers articles d'entrepôt, tels que du sulfate de quinine, du vin et des armes.

Le commerce de la France avec le Japon se fait encore principalement par la voie de Shanghaï. Nos opérations directes avec ce pays se réduisent à peu de chose. Nous n'avons reçu des ports japonais, en 1864, que pour 317,000 fr. de produits, dont 183,000 en soie grége et 101,000 en graines de vers à soie, et nos envois directs à destination de ces ports se sont bornés, la même année, à 96,000 fr., consistant en produits chimiques, tabacs, safran, médicaments, etc. Avec l'invariabilité du goût national, au Japon comme en Chine, nos belles soieries mêmes n'ont que peu de chance d'y trouver un débit courant. Elles ne peuvent d'ailleurs, à cause de la distance et du bon marché extraordinaire de la main-d'œuvre au Japon, y lutter, pour la

modicité du prix, avec les étoffes indigènes. En comptant toutefois aussi les marchandises de provenance française qui passent par les mains des maisons hollandaises, anglaises ou américaines, on ne saurait évaluer le chiffre annuel de nos importations dans cette contrée à moins d'un demi-million de francs. Si nous ne pouvons rivaliser avec les Anglais pour l'envoi des cotonnades ordinaires, nos tissus de coton façonnés, nos perses, nos camelots, nos damas, nos draps et notre horlogerie même, trouvent cependant faveur sur le marché japonais.

Asie et Amérique russes.

L'immense littoral de la Russie d'Asie n'offre au nord, sur la mer Polaire, depuis la Nouvelle-Zemble jusqu'au détroit de Behring, qui sépare l'ancien continent du nouveau, aucun port accessible au commerce. Cette zone glaciale est dépourvue de végétation, et les côtes en sont pour la plupart inhabitées. Les baies, comme les embouchures des grands fleuves qui y terminent leur cours, y sont entièrement gelées pendant presque toute l'année. On est obligé d'hiverner pour faire la circumnavigation de ces côtes, la courte saison des eaux libres ne suffisant pas. Aussi, n'est-ce que dans un but d'exploration que la marine ose quelquefois braver les périls et les souffrances de pareils voyages.

La mer de Behring, au sud du détroit de ce nom, comprise entre la côte nord-est de la Sibérie et la côte nord-ouest de l'Amérique, où les Russes ont aussi des établissements, qui s'étendent jusque dans le voisinage de l'île de la Reine Charlotte, au delà de la chaîne des îles Aléoutiennes, qui sépare cette mer de l'océan Pacifique, n'est également visitée que par les navires de la compagnie russe-américaine et par quelques baleiniers. Le port de Petropaulovsk, sur la mer du Kamtschatka, à l'est de la péninsule de ce nom, terminée à sa pointe méridionale par la chaîne insulaire des Kouriles, dont la majeure partie relève aussi de la domination russe, et le port d'Okhotsk, au fond du grand golfe qui entre dans les terres au nord-ouest de ces îles, n'ont de l'importance que pour la pêche, le commerce des fourrures et l'approvisionnement de ces contrées lointaines et déshéritées par la nature. Cependant, ce n'est plus de ces établissements, de créa-

tion plus ancienne, mais de ceux qui viennent d'être fondés plus au sud, à l'embouchure de l'Amour dans la Manche de Tartarie, qui s'ouvre sur la mer d'Okhotsk, vers l'extrémité septentrionale de la grande île déjà mentionnée (p. 413) de Krafto, que paraît dépendre aujourd'hui l'avenir des relations maritimes de l'Asie russe.

En 1858 déjà, les traités d'Aïgoun et de Tien-tsin, conclus par la Russie avec la Chine, avaient établi la limite entre les deux empires au cours du fleuve Amour ou Saghalien-Oula, depuis le point où il se forme par la réunion de la Schilka avec l'Argoun; par le traité additionnel de Pékin, du 2 novembre 1860, les Russes obtinrent, en outre, sur la rive droite du fleuve, depuis son embouchure jusqu'à son confluent avec la rivière d'Ousouri, qui vient du sud-est et marque, avec le lac Hinkaï, la ligne frontière dans la direction du littoral, la cession de toute la partie maritime de la Mantchourie[1]. Cette province, bordée par la mer du Japon et le canal qui la sépare de l'île de Krafto, à la souveraineté de laquelle la Russie prétend également vis-à-vis du Japon, est hérissée de montagnes, couverte de forêts, inculte et presque inhabitée; mais les terres arables ne manquent pas dans le pays; on y croit à l'existence de gîtes aurifères; les animaux à fourrures y abondent, et la pêche fluviale y est d'une richesse extraordinaire. Cependant, on n'y compte encore effectivement que 30,000 colons, tandis que la Mantchourie chinoise, avec laquelle elle communique par le Songari, grand affluent de l'Amour, sur lequel les Russes ont également stipulé le droit de libre navigation en leur faveur, a une population d'un million et demi d'habitants, dont on attribue 150,000 à Ghirin, qui en est la principale ville. Cette acquisition territoriale n'en est pas moins précieuse pour la Russie, en ce qu'elle a beaucoup étendu la base de son trafic et multiplié ses points de contact avec la Chine, tout en lui assurant, à l'embouchure de l'Amour, sur une mer ouverte, une meilleure position maritime, pour établir des relations et développer, dans l'intérêt de la Sibérie même, un mouvement d'échanges avec les ports du Japon et de la Chine, le littoral américain de l'océan Pacifique, la Californie surtout, et toutes les puissances maritimes en général. C'est qu'en

---

1. Voir *Annales*, CHINE, L. C., n° 13, p. 4.

effet l'Amour, dans son cours supérieur, se rapproche beaucoup des parties les plus fertiles et les mieux cultivées de la Sibérie méridionale; car ce fleuve paraît être navigable, pour des bateaux à vapeur, sur une étendue de plus de 4,000 kilomètres, depuis son embouchure jusqu'aux montagnes de la Daourie, où il prend naissance. Il n'y a pas de là plus de 500 kilomètres jusqu'au lac Baïkal, par une bonne route, que l'on parcourt en poste, et ce lac, sur lequel existe depuis longtemps un service de navigation à vapeur, communique, par le fleuve Angava, qui en sort et qui est également navigable pour des pyroscaphes, avec Irkoutsk, la capitale de la Sibérie méridionale, située à environ 64 kilomètres du lac, et, par conséquent, éloignée de tout au plus 4,600 kilomètres de l'océan Pacifique, en suivant l'itinéraire indiqué, tandis que la distance de cette ville à Saint-Pétersbourg est de 9,600 à 9,700 kilomètres, par terre. D'autre part, l'embouchure de l'Amour n'est qu'à 800 kilomètres du nord du Japon, tandis que la distance de Pékin à la ville chinoise de Maïmatchin ou à Kiakhta, dans la Daourie russe, est de 1,368 kilomètres. Un canal doit relier la Schilka, qui passe à Nertschinsk, à la Sélenga, qui tombe dans le lac Baïkal. Quoi qu'il en soit de ce projet de voie d'eau, les autres indications suffisent pour faire comprendre l'importance commerciale que ce fleuve est susceptible d'acquérir, pour l'approvisionnement de la Sibérie comme pour les relations extérieures de toute l'Asie russe. On connaît les richesses minérales du pays d'Irkoutsk, qui abonde en pépites et sables d'or, ainsi qu'en filons d'argent et de cuivre, dont l'exploitation y est encore en majeure partie réservée à l'État. Pour le fleuve même, il est seulement à regretter qu'à cause du froid de la latitude élevée sous laquelle se trouvent ses deux extrémités, il ne soit navigable, sur tout son parcours, que pendant six mois de l'année tout au plus, du 15 mai au 15 novembre[1].

La Russie s'est mise en mesure, depuis une dizaine d'années, de profiter des avantages que lui promet la possession du bassin de l'Amour, tant en vue de l'amélioration de sa position maritime en Asie que pour multiplier ses relations avec les pays chinois. Nous

1. *Annales*, RUSSIE, F. C., nos 15, p. 36, et 17, p. 62.

avons déjà mentionné (p. 189) ses nouvelles dispositions concernant le régime des douanes et celui de l'importation des thés en particulier, sur cette frontière. Après avoir créé, près de l'embouchure du fleuve, la ville marchande de Nikolaïevsk, et y avoir transféré le siége de l'administration de la Sibérie orientale, elle a, pour y organiser un bon port de commerce, décrété aussi, le 9 février 1863, le prélèvement d'une redevance de $^{1}/_{4}$ p. 100 sur toutes les sommes versées par les marchands étrangers dans la caisse locale, pour le compte du Trésor.

Dès 1857, une compagnie russe, qui s'est dissoute depuis, avait été formée par actions, au capital de 4 millions de roubles d'argent, à Saint-Pétersbourg, pour le développement de l'industrie et du commerce de la région du fleuve Amour. La ville d'Irkoutsk fut désignée pour l'installation de son comptoir principal. Le gouvernement lui conféra l'autorisation d'établir un troc avec les tribus riveraines du fleuve; de former des établissements agricoles sur ses bords; d'y fournir aux besoins des colons russes, ainsi que d'entreprendre des fournitures pour le compte de l'État; d'entretenir des services de navigation à voiles et à vapeur sur le fleuve même comme sur son affluent principal, la Schilka, et dans les mers adjacentes; de trafiquer non-seulement avec l'intérieur et les ports asiatiques de l'empire russe, mais avec tous les ports de l'océan Pacifique; enfin, de faire la pêche fluviale et maritime, y compris celle de la baleine, dans tous les parages sur lesquels la compagnie russe-américaine, dont nous parlerons tout à l'heure, n'avait pas déjà un droit acquis[1]. Parmi ses entreprises figuraient aussi les transports en traîneaux.

Il est encore difficile d'apprécier au juste la valeur des acquisitions territoriales de la Russie sur les bords de l'Amour. Il est certain pourtant que l'établissement de Nikolaïevsk a pris, dès l'origine, un développement assez remarquable. On y comptait, dès 1858, une trentaine de maisons russes et cinq maisons étrangères; onze navires avaient, la même année, pénétré dans l'embouchure du fleuve, sillonné de bateaux à vapeur; un consul des États-Unis y était déjà installé, et l'établissement de consulats allemands, annoncé comme prochain.

---

1. *Annales*, Russie, F. C., n° 15, p. 37.

En 1864, le gouvernement russe a fait, pour la première fois, remonter la rivière de Songari par un de ses pyroscaphes, jusqu'à une distance d'environ 600 milles anglais, dans l'espoir de frayer la voie à des relations avantageuses avec la Mantchourie chinoise. L'exportation des bois de construction et de mâture de la province de l'Amour ne rencontre plus aucun obstacle, et il s'en charge beaucoup pour Shanghaï. Il faut observer aussi que, le monopole de l'eau-de-vie n'existant pas dans cette province et la Sibérie orientale, rien ne s'oppose à l'importation des spiritueux étrangers par cette voie. Cependant il n'est arrivé à Nikolaïevsk, en 1864, que 9 bâtiments étrangers, dont 3 américains du Nord, 4 danois et 2 hambourgeois. Les monnaies, poids et mesures sont ceux de la Russie d'Europe.

En 1862, l'Angleterre avait expédié directement aux ports russes de l'océan Pacifique pour 7,914 liv. st. de cotonnades, lainages, fers et machines, houilles, etc.; mais, dans les deux années suivantes, ses opérations avec ce littoral ont été nulles ou à peu près.

L'embouchure de l'Amour, dans son étendue considérable, offre plusieurs passes. La meilleure est celle qu'on rencontre du sud en venant de la Manche de Tartarie. Sa plus grande profondeur, pendant les marées les plus favorables, est de 17 pieds anglais; mais, pour les navires calant plus de 11 à 12 pieds anglais, l'entrée y est toujours difficile et peu sûre.

A 300 milles anglais en amont de Nikolaïevsk, les Russes ont formé, sur une espèce de lac dérivé du fleuve, un second établissement, nommé Marinski, lequel est aussi port franc. Depuis 1858, plusieurs bateaux à vapeur montent et descendent régulièrement le fleuve entre son embouchure et la ville de Chitah près de l'Ingoda, tributaire de la Schilka. Des chantiers se trouvent un peu plus bas sur la même rivière, dans le village d'Otaman et à Nertchinsk. C'est par cette voie fluviale que les munitions, provisions et autres marchandises sont aujourd'hui transportées à Nikolaïevsk, pour être de là dirigées sur le Kamtschatka, les Kouriles, les îles Aléoutiennes et la côte nord-ouest de l'Amérique. De plus, les Russes qui, pendant longtemps, n'avaient pu trafiquer avec les Chinois que par les seuls marchés de Kiakhta et de Maïmatchin, peuvent aujourd'hui facilement

communiquer, par les affluents de la rive droite de l'Amour, avec le peuple mantchou-chinois, qui compte, dit-on, de 7 à 8 millions d'âmes. Ils pourront, un jour, aussi recevoir directement de ce côté, à moins de frais que par Maïmatchin, de Pékin et de l'intérieur de la Chine, le thé et les autres marchandises chinoises. Au point de vue des relations avec l'Amérique du Nord, enfin, les possessions russes, anglaises, etc., du littoral de l'ouest de cette partie du monde, jusqu'à la Californie, ne sont plus, grâce à la vapeur, séparées des ports russes de la Tartarie que par quelques jours de navigation.

La voie d'Okhotsk, avec la route par terre que la Russie s'est ouverte de cette place à Iakoutsk (625 milles anglais), malgré tous les obstacles d'un pays désert et d'un climat affreux, devient ainsi de moins en moins nécessaire et pourra même être, tôt ou tard, abandonnée. Le port d'Okhotsk n'est accessible aux navires que pendant trois ou quatre mois de l'année. Le voyage à l'intérieur, où le froid est tellement intense qu'on ne compte que de 122 à 128 jours sans gelée dans l'année, est d'ailleurs d'autant plus pénible qu'il y a, entre le littoral et Iakoutsk, une chaîne de montagnes très-difficile à franchir en hiver, tandis qu'en été le passage des marais, souvent presque impraticables, ne présente pas moins de danger.

Le Kamtschatka même perdra probablement de son importance comme position militaire et maritime, et n'en gardera, de même que tous les autres établissements russes de ces parages, que pour la chasse des animaux à fourrures et la pêche de la baleine et des phoques.

C'est à Okhotsk qu'étaient envoyés tous les produits de la chasse et même quelquefois ceux des pêches de la compagnie russe-américaine, dont il nous reste à dire un mot.

La création de cette compagnie, dont la charte, renouvelée successivement par chaque souverain jusqu'en 1855, année dans laquelle son privilége s'accrut encore de celui de naviguer sur l'Amour et de trafiquer avec les peuples riverains de ce fleuve, a été maintenue (voir p. 188), marque l'époque à laquelle la Russie commença à organiser le gouvernement de ses possessions arctiques aux deux extrémités, presque limitrophes, de l'ancien continent et du nouveau.

Puissamment aidée par l'État, la compagnie fondait, en 1799, son premier comptoir dans la baie de Norfolk, sur la côte nord-ouest de l'Amérique; en 1805, elle s'établissait à Sitka, île de la même baie; l'année suivante, elle essaya de former un autre comptoir à l'embouchure de la rivière Columbia; en 1812, elle forma sur la côte de Californie, non loin du port de San-Francisco, l'établissement de Bodéga, auquel elle renonça en 1839, et, en 1814, elle prit possession temporairement d'une des îles Sandwich. Les territoires et tout le matériel de cette compagnie, qui n'a pas moins de 15,000 personnes à son service, sont placés sous la direction des deux principaux agents ou gouverneurs, dont l'un réside dans les îles Kodiak et l'autre à Sitka. Ces gouvernements sont, en outre, divisés en cinq sections, que l'on affecte alternativement, de cinq en cinq ans, à la pêche et à la chasse des animaux, des loutres de mer surtout, de manière à ne pas détruire les espèces, mais à favoriser le repeuplement graduel dans chaque division.

Les opérations de la compagnie ne se bornent pas, d'ailleurs, au commerce des pelleteries; elle se livre aussi, depuis nombre d'années, dans les grandes baies, entre les îles et près des côtes, à la pêche de la baleine et à la chasse des phoques, pour en extraire l'huile. Ses navires, au nombre de 5 ou 6, sont occupés à visiter les établissements, pour y apporter des vivres, y prendre les produits de la chasse et de la pêche et les transporter à Petropaulovsk, à Okhotsk et à Nikolaïevsk, ou directement en Russie, par le cap Horn. Le Kamtschatka et toute la Sibérie orientale ont certainement profité, sous le rapport de la viabilité surtout, du développement des entreprises de la compagnie. Quand on considère les obstacles sans nombre qu'offrent, sur terre et sur mer, la rigueur du climat et la nature ingrate du sol, sous de pareilles latitudes, on s'étonne des travaux qui ont été exécutés; car la Sibérie orientale a, aujourd'hui, des chemins praticables, qui permettent de la parcourir en divers sens; avec l'aide du gouvernement, on est parvenu à y établir de grandes et belles routes, sur lesquelles le transport des voyageurs et des marchandises s'opère, durant certaines saisons, avec une promptitude qui égale au moins celle de nos anciens modes de locomotion.

On n'a pas de données récentes sur l'importance des opérations de la compagnie russe-américaine. Voici, généralement, en quoi elles consistent : elle expédie à Kiakhta et à Saint-Pétersbourg des peaux de castor, de chat de mer, de zibeline, de renard, d'ours et d'oursin, de loutre et de lynx, ainsi que du castoreum. En échange de ses fourrures, de quelques autres produits, et souvent aussi d'un solde en argent, elle tire de Kiakhta des thés, qui trouvent leur débit principal à Moscou. Elle approvisionne ses propres établissements des matériaux, denrées et autres marchandises dont ils ont besoin, et fournit parfois aussi de la glace à la Californie. Enfin, deux navires affectés à la pêche de la baleine par une compagnie russe-finlandaise, qui s'est formée spécialement pour cet objet, étaient occupés à cette pêche, sous sa direction, dans les parages des îles Sandwich, en 1858.

Au 1er janvier de la même année, l'avoir total de la compagnie russe-américaine, en capitaux, propriétés, marchandises, créances et numéraire, s'élevait à 4,438,556 roubles ou environ 17 3/4 millions de francs. Elle avait payé, pour l'exercice 1857, un dividende de 134,712 roubles, réparti entre 7,484 actions de 150 roubles chacune, représentant un capital de fondation de 1,122,600 roubles argent, ce qui fait un bénéfice de 18 roubles par action [1].

Océanie.

Au sud et à l'est des Indes néerlandaises, des Philippines, de l'archipel japonais et des possessions russes, que nous venons de passer en revue, s'étend dans l'immense bassin de l'océan Pacifique ou des mers du Sud, entre l'Asie et l'Amérique, tout ce monde insulaire que l'on comprend généralement sous le nom d'Océanie. Ouvert dans son ensemble à la grande navigation depuis un siècle, et à la colonisation européenne depuis une soixantaine d'années à peine, il est aujourd'hui sillonné en divers sens par les bateaux à vapeur anglais et américains, qui ont établi leurs services entre la Californie et les autres rivages occidentaux de l'Amérique, le Japon, la Chine et la Nouvelle-Hollande. Les côtes de cette vaste terre insulaire, qui

1. *Annales*, Russie, F. C., n° 17, p. 59 à 65.

représente, au sud-ouest, le continent de l'Australie, à laquelle se rattachent, en outre, la Tasmanie et la Nouvelle-Zélande, sont déjà complétement entrées dans le domaine de la colonisation britannique, ainsi que ces îles adjacentes, et les établissements qui y ont été successivement formés, dans le cours de ce siècle, doivent être comptés parmi les plus riches et les plus florissants du monde, comme nous l'avons vu au chapitre Ier de ce livre.

Au sud de l'équateur, la France a pris possession des archipels de la Société et des Marquises, vers le centre de l'océan Pacifique, ainsi que de la Nouvelle-Calédonie, plus rapprochée du continent australien; et les Hollandais prétendent à la souveraineté de la Nouvelle-Guinée, à l'est des Moluques. Plus au nord, les Mariannes, à l'est des Philippines, sont occupées par les Espagnols. Nous avons déjà fait mention de ces divers établissements; mais il nous reste à dire un mot des rapports commerciaux avec cette nuée d'autres groupes insulaires dont le même océan est parsemé sous les tropiques, dans toute sa largeur, et dont la population, formée presque généralement de tribus d'origine malaie, qui, réunies, n'atteignent certainement pas un million d'âmes, vit encore, à quelques exceptions près, partout dans l'état primitif. Ces milliers d'îles indépendantes, partagées entre les archipels dits de Pélew, des Carolines, de l'Amirauté, de Mulgrave, de Salomon, des Nouvelles-Hébrides, de Fidgi, des Amis, des Navigateurs, de Cook, de Pomotou et de Sandwich, tous compris sous la dénomination générale et conventionnelle de Polynésie, sont en partie l'effet du travail sous-marin des madrépores, et les productions des plus fertiles même, parées, comme Taïti, de la végétation luxuriante qui, avec l'admirable sérénité du climat, fait de cette île un véritable paradis tropical, n'ont en général de l'importance que pour la réparation et le ravitaillement des baleiniers et des autres navires de passage, qui viennent s'y procurer des vivres frais. La culture du coton, que les Anglais ont récemment essayé d'introduire dans les îles Fidgi, ne paraît pas y avoir donné les résultats qu'ils espéraient.

Des missionnaires, catholiques et protestants, ont déployé leur activité[1], d'une manière plus ou moins heureuse, dans plusieurs groupes de la Polynésie: les premiers surtout aux îles Gambier; les seconds

naguère dans le groupe voisin des îles de la Société, avant l'occupation française, mais principalement aux îles Sandwich, qui forment le groupe le plus septentrional et, aujourd'hui, le plus important comme le plus civilisé de toute la Polynésie, sous la latitude du Mexique; tandis que celui des Marquises, encore plus avancé vers l'est, sous la latitude du Pérou, n'a guère d'avenir. Si l'on excepte ces îles et Taïti, le pavillon français fréquente aujourd'hui peu ces parages, dans lesquels Bougainville et La Pérouse rivalisaient comme explorateurs, au dernier siècle, avec Cook et Forster et leurs devanciers hollandais. Cependant un traité a été conclu, le 4 novembre 1842, entre la France et le roi des îles Wallis[1], situées vers 179° de longitude ouest de Paris et 14° de latitude sud, au nord-est des îles Fidgi, pour la facilitation des échanges et le règlement des droits de pilotage et de port, dans l'intérêt des bâtiments de guerre, de pêche et de commerce de toutes les nations[2].

Nos expéditions pour l'Océanie, qui se sont accrues de plus de 50 p. 100 de 1863 à 1864, ont eu exclusivement l'île de Taïti pour destination en cette dernière année. Nous y avons envoyé pour 3,209,000 fr. de marchandises de toute espèce, consistant pour plus de moitié (1,758,000 fr.) en produits français. Dans le premier de ces chiffres, les cotonnades figurent pour 871,000 fr., les effets d'habillement pour 563,000, les vins pour 487,000, et les toiles pour 219,000; des lainages, des outils et ouvrages en métaux, du mercure, des viandes salées, des eaux-de-vie et quelques autres articles pour le reste. Les tissus de coton et de lin sont presque en totalité de fabrication étrangère.

Iles Sandwich. — Cet archipel, découvert en 1778 par le capitaine Cook, qui y périt, doit à la remarquable initiative d'un de ses princes, Kaméhaméha Ier, le Pierre le Grand de ce petit théâtre insulaire, et à ses rapports suivis avec les Américains du Nord, qui ont fait de ces îles la station principale de leurs baleiniers, des progrès qui l'ont élevé au niveau de la civilisation européenne. Il compte huit îles habitées, dont on n'estimait la population, en 1861,

1. Voir *Annales*, FRANCE, L. C., n° 3.
2. *Ibidem*, OCÉANIE, L. C., n° 1.

qu'à environ 70,000 âmes, y compris près de 3,000 étrangers, Américains pour la plupart, sur un territoire de plus de 1,500,000 hectares, comprenant au moins 200,000 hectares de terres cultivables, dont un cinquième environ, très-propre à la culture de la canne, pourrait, assure-t-on, fournir, avec l'aide des capitaux et des bras nécessaires, un produit annuel de 200 millions de livres anglaises de sucre. Des épidémies et des maladies contagieuses, d'importation étrangère, y ont, malheureusement, causé de terribles ravages, surtout s'il est vrai, comme l'affirmait Cook, peut-être avec exagération, que ces îles contenaient 300,000 habitants, quand il les visita, et qu'à la fin de 1829 le nombre de ceux-ci était encore de 130,000. Il en résulte que beaucoup de terrains, autrefois cultivés, ont dû être abandonnés faute de bras, bien que le sol soit d'une rare fécondité, et qu'elles jouissent d'un climat superbe. Hawaï, la plus fertile du groupe et la plus grande de toute la Polynésie, abonde en bois de sandal et d'ébénisterie. On y cultive des céréales, la canne à sucre et l'arbre à café, et le bétail, introduit dans cette île en 1793, y est devenu, en se multipliant, une ressource précieuse pour l'approvisionnement des baleiniers. L'excellent port d'Honolulu, aujourd'hui capitale et centre du commerce de l'archipel, est situé dans l'île d'Oahou, moins grande que Hawaï. Honolulu ou Fairhaven, comme on l'appelait d'abord, a une population flottante, qui, en 1859, atteignait 12,000 âmes, dans la saison de relâche des baleiniers, d'octobre à mars, et dont le mouvement, par exception, est en progrès dans cette ville. Le marché y est toujours abondamment pourvu d'oranges et de fruits des tropiques, de légumes et de patates, de volaille et de bestiaux. Des sources voisines fournissent de l'eau excellente, que l'on apporte dans des tonneaux en fer. On y comptait, dès la même année, 4 dépôts pour le ravitaillement des navires, une vingtaine de maisons d'importation, près de 60 magasins de détail, 12 hôtels, une dizaine de médecins, 5 imprimeries et autant de journaux, parmi lesquels il faut mentionner le *Polynesian* et le *Pacific commercial advertiser*. L'idiome canaque est la langue du pays; l'anglais, la langue commerciale et officielle. Par sa position géographique, l'archipel de Sandwich est la relâche forcée de tous les navires qui traversent l'océan Pacifique au nord de l'équateur. Aussi arrive-t-il

à Honolulu des produits de tous les points du globe, et y a-t-il des correspondances postales, très-régulièrement desservies, entre cette place et les diverses parties du monde.

De San-Francisco on se rend à Honolulu dans l'espace de vingt jours, en moyenne, par bâtiment à voiles; par bateau à vapeur, le trajet n'est que de six jours. Depuis le mois de janvier 1866, un steamer fait le service entre ces deux places. Pendant plus d'un demi-siècle, la prospérité commerciale de cet archipel se fondait exclusivement sur les relâches de quelques centaines de baleiniers et d'une centaine de navires marchands, qui venaient chaque année s'y ravitailler une ou deux fois, ou y faire escale. Mais, après la découverte des mines d'or de la Californie, ce fut des îles Sandwich que cette contrée tira ses premiers approvisionnements, et des relations semblables n'ont pas tardé à s'établir également avec l'Orégon, l'île de Vancouver et la Colombie anglaise.

La Californie est restée le marché de beaucoup le plus important pour les produits du sol de l'archipel hawaïen, et, comme celui-ci est situé sur la grande route de San-Francisco à la Chine et au Japon, il a dû, naturellement, aussi profiter de l'activité croissante du passage des navires de commerce et de guerre, ainsi que de l'émigration des coolies sur cette ligne. Les steamers affectés au service régulier de navigation à vapeur entre San-Francisco et Hong-kong toucheront aussi à Honolulu.

Le mouvement général de la navigation du port de Honolulu avec les pays étrangers, entrée et sortie réunies, s'était réduit de 325 navires jaugeant 138,702 tonneaux, en 1861, à 301 navires jaugeant 129,551 tonneaux, en 1862. L'intercourse se répartit entre les ports de l'Union américaine, l'Angleterre et ses colonies, les villes Anséatiques, la Russie et ses établissements du Kamtschatka et de Sitka, dont les bâtiments viennent chercher du sel, la France, Taïti et quelques autres provenances ou destinations; le commerce s'effectue principalement sous pavillon américain ou tiers; le pavillon hawaïen ne figurait dans le mouvement de 1862 que pour 30 navires et 4,142 tonneaux, bien que les îles Sandwich possèdent une marine assez considérable, à laquelle le cabotage de l'archipel est réservé. La diminution constatée dans le mouvement de la navigation

s'explique par le déclin graduel de la pêche de la baleine dans les parages de cet archipel, qui se sont dépeuplés de cétacés, à mesure que ceux-ci ont été refoulés plus au nord. Le nombre des baleiniers ayant fait relâche aux îles Sandwich est effectivement tombé de 271, en 1852, à 65 en 1861 et à 31 en 1862, et l'importance de leurs captures s'est réduite, dans l'intervalle de la première à la dernière de ces années, de 337,000 à 30,000 barils pour l'huile de baleine et de cachalot, et de 2,679 à 194 tonneaux de 1,000 kilogrammes pour les fanons. Il faut observer seulement que ce relevé ne comprend pas le petit nombre de navires baleiniers qui, ayant eu le plus de succès dans leur pêche, n'avaient pas à craindre la dépense plus considérable d'un ravitaillement à San-Francisco[1]. En 1865 cependant, on a compté de nouveau 180 relâches de baleiniers aux îles Sandwich. Le maximum avait été de 596, en 1846.

En 1864, les ports de l'archipel hawaïen ont été visités par 157 navires de commerce, d'une jauge de 75,393 tonneaux, plus 140 baleiniers et 9 bâtiments de guerre, soit en tout 306 navires étrangers.

L'année suivante on a compté:

	Navires.		Tonneaux.
A l'entrée	142	jaugeant	64,953
A la sortie	133	—	61,896
Ce qui fait en total	275	—	126,849

La diminution de la flotte baleinière aura, probablement, pour effet de faire entrer de plus en plus les îles Sandwich dans la voie de progrès plus lente, mais plus sûre, du développement des ressources de leur sol. Les marchandises importées à Honolulu se sont élevées de 3,157,000 fr., en 1861, à 3,807,000 en 1862. L'importation des huiles de poisson en particulier a presque doublé. Les exportations du même port, à destination de la Californie, de l'île Vancouver, des villes Anséatiques, des États-Unis de l'Est, de la Chine, etc., ont atteint 2,376,000 fr. en 1862, sans les articles de réexportation, bien entendu. Elles consistent principalement en sucre, peaux de bœuf, huile de baleine, café et riz, ainsi qu'en pulu, sorte de laine végétale à fibre soyeuse, extraite d'une fougère arborescente, et en fungus, espèce de champignon sauvage. Il est à remarquer, cependant, qu'un

1. *Annales*, Australie et Océanie, F. C., n° 19, p. 16.

rapport de l'époque où la pêche de la baleine était plus florissante[1], portait la valeur totale des importations dans les îles Sandwich, en 1851, à 17,875,000 fr., dont 8,760,000 pour Honolulu et le reste pour les cinq autres ports de l'archipel.

Des données postérieures résument ainsi le commerce extérieur de ces îles, pour quatre autres années :

	Importations.	Exportations.		
		Produits étrangers.	Produits hawaïens.	Totaux.
	Dollars.	Dollars.	Dollars.	Dollars.
Moyenne de 1844 à 1861 . . .	1,037,000	274,000	295,000	569,000
1856	1,152,000	204,000	379,000	583,000
1859	1,555,000	303,000	628,000	931,000
1864	1,712,000	549,000	1,113,000	1,662,000
1865	1,944,265	378,046	1,430,211	1,808,257
Soit francs.	10,500,000	2,041,000	7,723,000	9,764,000

Ainsi ce commerce, qui a pris, depuis 1861, un essor rapide et continu, atteint actuellement une somme de plus de 20 millions de francs.

Dans les importations de 1864 et 1865, les Américains du Nord comptent pour la moitié environ, Brême pour un sixième et l'Angleterre pour un neuvième. La Chine et le Chili y figurent aussi pour une petite part, mais on y chercherait en vain celle de la France, qui n'a plus fait, dans les dernières années, d'envoi direct aux îles Sandwich.

La principale denrée de ces îles est le sucre, dont l'exportation s'est élevée rapidement, de 1,200,000 livres anglaises en 1858, à 3 millions de livres en 1862 et à 15,318,000 livres en 1865. La majeure partie est dirigée sur San-Francisco, pour y être raffinée. Cependant Honolulu possède aussi, maintenant, une grande raffinerie, ainsi qu'un établissement de fonderie et de forge, avec des ateliers pour la construction des machines.

Les îles Sandwich ont un gouvernement représentatif, réglé à l'imitation de celui de l'Angleterre. Une loi douanière de 1855[2] y a établi un tarif, raisonné suivant la nature des produits et admettant plusieurs classes de marchandises, les unes exemptes, les autres

1. *Annales*, AUSTRALIE et OCÉANIE, F. C., n° 5.

2. Résumée dans les *Archives commerciales de Prusse*, 1856, t. Ier, p. 535.

frappées respectivement de droits de 5, 10 ou 15 p. 100. Ce tarif a cependant subi quelques modifications depuis. Une loi du 24 juillet 1860 a aboli les taxes de 1 et 2 p. 100 qui grevaient les marchandises transbordées ou réexportées. En 1862, le gouvernement hawaïen a précisé la démarcation entre les vins ordinaires et ceux de qualité supérieure, payant un des droits ci-dessus indiqués, aux termes des dernières conventions avec la France. Enfin, des lois de la fin de 1864 ont établi l'admission de la houille en franchise et la perception d'un droit sur le riz des pays avec lesquels il n'existe pas de traités[1].

Les ports maintenant ouverts au commerce étranger, tant à l'entrée qu'à la sortie, sont, outre celui de Honolulu, Lahaïna dans l'île de Maoui, Hilo, Kealakeakua et Kawaihæ, dans celle d'Hawaï, et Koloa dans celle de Kauaï. Hanalei, autre port de cette dernière, n'est qu'une relâche de baleiniers.

Le dernier traité de commerce et de navigation de la France avec les îles Sandwich, conclu le 29 octobre 1857 pour dix ans, avec clause de tacite réconduction, et promulgué le 21 janvier 1860[2], a clos une période de difficultés sérieuses, dont l'origine remontait à 1827. Il maintient le principe de la réciprocité du traitement de la nation la plus favorisée et du traitement national et confirme l'abolition des droits quasi-prohibitifs dont étaient frappés, autrefois, les vins et les eaux-de-vie, qui forment la partie la plus considérable de nos importations.

Le traité de l'Angleterre avec le souverain de ces îles remonte au 10 juillet 1851, date de la signature à Honolulu[3].

Les États-Unis et l'Angleterre ont des consuls généraux aux îles Sandwich; la France, un consul et commissaire du gouvernement à Honolulu; enfin, plusieurs autres puissances entretiennent également des agents consulaires et commerciaux dans ces îles.

Les monnaies, poids et mesures officiellement adoptés sont ceux

---

1. Voir *Annales*, PAYS ÉTRANGERS EN GÉNÉRAL, L. C., n° 3, et ILES SANDWICH, L. C., n°s 1 à 3. Le n° 1 contient en particulier le régime des vins et des spiritueux.

2. Voir pour le texte *Annales*, FRANCE, L. C., n° 187, p. 17.

3. Voir *Archives commerciales de Prusse*, 1853, t. Ier, p. 205.

des États-Unis, à l'exception de la mesure des liquides, qui est le gallon impérial d'Angleterre de 4$^{lit.}$,543.

L'époque la plus avantageuse pour l'envoi d'un chargement d'Europe, à destination d'Honolulu, est le mois de mai ou de juin, de manière à ce que l'arrivée du navire y coïncide avec le début de la saison de relâche des baleiniers, en novembre. Nos spiritueux rencontrent sur cette place la concurrence des eaux-de-vie distillées aux États-Unis, du genièvre, envoyé de Brême et de Hambourg, du whiskey et du rhum commun d'Amérique. Les femmes blanches suivent les modes françaises, mais la consommation de la population indigène a beaucoup plus d'importance pour la quantité du débit; seulement on recommande aux négociants, en vue du goût prédominant de cette classe pour les assemblages de couleurs bizarres, la précaution d'un envoi préalable d'échantillons[1].

Nous n'expédions guère de produits en droiture aux îles Sandwich, en partie à cause du voisinage de Taïti; mais nous avons reçu directement de Honolulu, en 1864, pour 1,071,000 fr. de marchandises, comprenant pour 553,000 fr. de fanons et pour 366,000 d'huile de baleine, du suif et du saindoux, de l'huile de palme et de cocos, avec quelques laines et peaux brutes. Ces envois constituent toute notre importation de la Polynésie. Toutefois, celle de la Grande-Bretagne paraît être moins considérable encore, puisque, de toute cette partie de l'océan Pacifique, il n'y est arrivé directement que pour 19,967 liv. st. d'huile de cocos, de nacre brute, de blanc de baleine et de peaux brutes, en 1863, et l'année suivante, même que pour 18,210 liv. st. de guano, ce qui ne fait pas une valeur d'un demi-million de francs par an.

Mais, d'autre part, les exportations du Royaume-Uni pour la Polynésie en général se sont élevées, pendant les mêmes années, de 141,733 à 188,259 liv. st. (soit plus de 4,700,000 fr.), chiffres presque exclusivement formés de produits britanniques, compris pour 141,119 liv. st. dans le premier et pour 184,616 dans le second. Les cotonnades figurent dans celui de 1864 pour 128,923 liv. st. et les

1. Voir pour plus de détails *Annales*, AUSTRALIE et OCÉANIE, F. C., dans le document précité n° 19, p. 19 et suivantes.

toiles de lin pour 27,495, à côté de quelques lainages et de divers assortiments d'autres articles. Ce sont les îles Sandwich, naturellement, qui en achètent et consomment la majeure partie.

Iles de guano. — Il existe dans la partie septentrionale de l'océan Pacifique un assez grand nombre d'îles renfermant des dépôts considérables de guano. La marine des États-Unis surtout a cherché un nouvel élément d'activité dans le transport de l'engrais provenant de ces îles, regardées en majeure partie comme dépendances de l'Union, aux termes d'un acte du congrès, du mois d'août 1856.

Deux compagnies, l'*American* et l'*United States guano company*, se sont formées pour l'exploitation des dépôts des îles Jarvis et Baker, Howland, Christmas et Maiden. Les Américains ont occupé, en outre, dans le même but, le groupe dit Bancs des frégates françaises, sur la route de Chine en Californie, l'île Starve ou Barren et le groupe des îles Phénix.

Le roi des îles Sandwich, Kaméhaméha IV, a de même fait prendre possession, en mai 1857, de l'île Loyson, située par 25° 44′ de latitude nord et 174° 4′ de longitude ouest de Paris, ainsi que d'une autre île voisine. Enfin, l'on signalait aussi la prise de possession, au nom de la France, sous la date du 17 novembre 1858, de l'île Clipperton, située par 10° 19′ de latitude nord et 111° 33′ de longitude ouest, vers les côtes de l'Amérique centrale[1].

CHAPITRE VIII.

COMMERCE DES INDES OCCIDENTALES, DU MEXIQUE ET DE L'AMÉRIQUE DU SUD.

L'immense progrès qui s'est opéré, de nos jours, dans les relations avec la Chine et le Japon, n'intéresse pas seulement, au plus haut degré, toutes les nations commerçantes et maritimes de l'Europe, il n'a pas moins d'importance pour le Nouveau Monde, notamment pour toute la partie du continent américain que baigne l'océan Pacifique. Le développement des ressources naturelles de ce vaste littoral, serré de près par la Grande Cordillère, dans toute sa lon-

---

1. *Annales*, Océanie et Australie, F. C., n° 15, p. 8.

gueur, et beaucoup plus éloigné de l'Europe que les rivages du versant oriental de cette chaîne, a dû, naturellement, se ressentir assez longtemps de ce désavantage, qui ne permettait pas à la colonisation de s'y propager aussi vite, ni d'y prendre la même extension que sur les bords de l'Atlantique. L'horizon des mers du Sud n'offrait, du temps de la domination espagnole, aux habitants du Pérou et des côtes occidentales du Mexique, qu'un seul point de mire auquel s'attachât un intérêt commercial, les Philippines. Dans les fameux galions, qui voyageaient entre Acapulco et Manille, se concentrait le seul trafic alors existant entre l'Amérique et l'Asie. Puis, les Hollandais se mirent à poursuivre l'exploration de ce nouveau monde océanique, dont les Anglais achevèrent la découverte au dix-huitième siècle, et dans lequel leur génie colonial s'est déployé depuis sur une si grande échelle. Avec l'importance croissante de leurs établissements d'Australie, de nouvelles relations se sont formées, la grande pêche et la navigation marchande ont pris possession, peu à peu, d'une vaste étendue de mers autrefois complétement négligées par elles; avec la révolution qui, dans le premier quart du siècle présent, affranchit les provinces espagnoles du joug de leur métropole, la colonisation prit, sous le climat tempéré du Chili surtout, un certain essor, qui décida de la fortune commerciale du port de Valparaiso; enfin, avec la cession de la Haute-Californie à la puissante confédération du Nord et la découverte des riches mines d'or de cette contrée et de celles du Fraser, près desquelles un nouvel établissement anglais vient également de surgir dans l'île de Vancouver, le génie américain est entré en lice avec le génie britannique pour vivifier le commerce de tout cet hémisphère. Ce que New-York est pour l'Union sur l'Atlantique et la Nouvelle-Orléans, sur le golfe du Mexique, San-Francisco est en voie de le devenir pour elle sur l'océan Pacifique, dont cette place est, dès à présent, le port dominant, duquel rayonnent presque tous les services de communication du littoral américain avec l'Australie, la Chine et le Japon; et ce n'est pas seulement la navigation à vapeur qui, grâce à l'établissement de lignes régulières, reliées à celles qui existaient antérieurement déjà entre ces contrées et l'Europe, forme aujourd'hui un cercle continu autour de tout le globe, il en sera bientôt de même pour la corres-

pondance télégraphique, et au moment même où le câble transatlantique, qui joint l'Europe à l'Amérique du Nord, par la voie d'outre Manche, venait d'être enfin posé avec succès, en été 1866, on s'occupait aussi déjà, à San-Francisco, d'en établir, dans l'autre hémisphère, un semblable partant de cette place et passant par l'île de Vancouver; ce nouveau câble doit se rattacher au télégraphe sibérien et, par le moyen de cette chaîne électrique, assurer, également dans cette direction, la facilité merveilleuse de correspondances promptes comme l'éclair avec l'Europe continentale.

Il ne manque plus, pour couronner ces travaux, que l'exécution d'un projet, depuis longtemps agité, mais dont la grandeur des difficultés naturelles à vaincre et l'énormité des dépenses ont toujours fait ajourner l'entreprise : c'est la construction d'un canal maritime, joignant les deux océans par l'un des isthmes de l'Amérique centrale, de manière à éviter, désormais, aux navires qui se rendent dans les mers du Sud, ou en reviennent, la longue et pénible circumnavigation de l'Amérique méridionale. Cette œuvre gigantesque, si elle se réalise, formera le digne pendant du percement, déjà presque terminé, de l'isthme de Suez. Menée à bonne fin, elle frayerait aux marins de toutes les nations une voie presque aussi directe et non moins économique des ports de l'Europe et de tout le bassin de l'Atlantique à ceux de l'Inde et de toute l'Asie orientale, permettrait de combiner, dans un même voyage, des échanges de produits entre les trois grands continents des deux hémisphères, et ferait ainsi de l'océan Pacifique une des grandes routes du commerce international.

Nous avons déjà parlé des possessions de l'Angleterre et de la France en Amérique au chapitre Ier de ce volume, ainsi que des États-Unis et de la Californie, au chapitre III; mais il nous reste à examiner, de même, l'état des rapports économiques et commerciaux de la ci-devant Amérique espagnole et portugaise, ainsi que de l'île de Saint-Domingue, jadis en majeure partie française, et des colonies encore possédées par l'Espagne, la Hollande, le Danemark et la Suède, surtout dans la région des îles que l'on comprend plus particulièrement sous la dénomination d'Indes occidentales, par suite d'une erreur de Colomb. On sait que l'illustre Gênois les avait prises,

en y abordant le premier, pour des dépendances de l'Inde, qu'il s'était prématurément flatté de l'espoir de pouvoir atteindre lui-même, en naviguant dans cette direction, sans se douter que tout un nouveau monde l'en séparait encore.

Les pays qui jadis formaient la domination espagnole sur le continent des deux Amériques, sont, du nord au midi : d'abord le Mexique (l'ancienne vice-royauté de la Nouvelle-Espagne), le plus grand de tous, les cinq républiques, autrefois confédérées, de l'Amérique Centrale (ancienne capitainerie générale de Guatémala), occupant presque toute la région des isthmes, et à partir de l'isthme de Panama, où commence l'Amérique du Sud, les États-Unis de Colombie, dont le principal est celui de la Nouvelle-Grenade, anciennement aussi le siége d'une vice-royauté espagnole. Ces contrées sont, toutes les trois, à cheval sur les deux mers, le golfe du Mexique ou mer des Antilles, partie de l'Atlantique, et le Pacifique ou mer du Sud, ainsi nommée d'après sa situation au midi de l'isthme principal, d'où elle fut aperçue pour la première fois par les Espagnols. Une confédération plus ancienne, connue sous le même nom de Colombie, mais que la divergence des intérêts de ses membres n'avait pas tardé à rompre, comprenait, outre les États de la ligue déjà mentionnée, aussi le Venezuela, l'ancienne capitainerie générale de Caracas, au sud de la mer des Antilles et à l'est de la Nouvelle-Grenade ; puis, au midi de celle-ci, sur l'océan Pacifique, la république de l'Équateur, l'ancien royaume de Quito, partie de la domination des Incas du Pérou. On rencontre ensuite, en poursuivant le littoral du même océan, le Bas-Pérou ou Pérou proprement dit, avec Lima, capitale de cette ancienne vice-royauté espagnole, ainsi que, plus dans l'intérieur, la Bolivie ou le Haut-Pérou, qui ne touche à la mer qu'au sud-ouest, et le Chili, ancienne capitainerie générale, formant une longue bande côtière, qui se termine aux régions encore sauvages et incultes de l'Araucanie et de la Patagonie. Au nord de celle-ci, enfin, s'étend, de l'autre côté, sur l'Atlantique, entre la Cordillère, à l'ouest, et le Rio de la Plata et l'Uruguay, le dernier grand tributaire de ce fleuve, à l'est, la confédération Argentine (ancienne vice-royauté de Buenos-Ayres), bordée au nord, dans l'intérieur, par la république du Paraguay, com-

prenant le pays des missions de Jésuites, jadis établies entre la grande rivière de ce nom et le Parana qui, grossi du tribut des eaux de cette rivière, forme au sud le Rio de la Plata, par sa réunion avec l'Uruguay; et, finalement, à l'est de celui-ci et du précédent, la république de l'Uruguay, avec la capitale Montévidéo, dans la Banda orientale. Presque tout le reste de l'Amérique du Sud est occupé par l'immense colonie portugaise du Brésil, devenu un grand empire indépendant sur l'Atlantique, où il touche, au nord, à la Guyane. La partie moyenne de cette dernière contrée, ou colonie de Surinam, située entre des établissements français et anglais dont il a déjà été question au chapitre Ier, est restée en possession des Hollandais. Ceux-ci ont conservé en outre, dans l'archipel des Antilles, les petites îles de Curaçao, Aruba, Bonaire, Saint-Eustache et Saba, avec une partie de celle de Saint-Martin, dont le reste appartient à la France. Les Danois aussi y possèdent Sainte-Croix, Saint-Thomas et Saint-Jean, et les Suédois, la petite île de Saint-Barthélemy. Mais la plus riche et florissante colonie de tout l'archipel, Cuba, la Reine des Antilles, est restée, avec Porto-Rico et le petit groupe des Vierges, la perle des possessions d'outre-mer de la couronne d'Espagne, tandis que la grande île de Saint-Domingue, autrefois partagée entre cette couronne et la France, qui en avait fait une magnifique colonie à cultures, forme actuellement deux États distincts de nègres et de gens de couleur, celui d'Haïti et la république Dominicaine.

Cette vaste circonscription territoriale, dont la superficie égale peut-être quarante fois celle de la France, ne renferme pourtant encore que tout au plus 38 millions d'habitants. Cette population se compose de blancs ou créoles, nés dans le pays et en majeure partie d'origine espagnole ou portugaise, d'un petit nombre d'émigrants européens, d'Indiens, parmi lesquels diverses tribus vivent encore à l'état sauvage dans l'intérieur, où elles ont conservé leur indépendance, de nègres, libres ou esclaves, et d'une grande variété de gens de couleur, issus du mélange de ces différentes races et distingués par des noms particuliers. L'émigration européenne, beaucoup moins considérable qu'aux États-Unis, comprend des négociants et des industriels de toutes les nations, en partie Anglais et Français, des

Italiens et des Basques, dans la région de la Plata et dans la province de Rio-Grande du Sud, au Brésil, ainsi que des colons allemands, pour la plupart établis aussi dans cette contrée, au Chili et au Pérou. Dans les ports du Pacifique on trouve aussi quelques Chinois; mais les essais d'introduction de *coolies*, aux Indes occidentales, pour les travaux des plantations, ne paraissent avoir que médiocrement réussi.

La colonisation de l'Amérique espagnole et portugaise a commencé principalement par l'exploitation des mines d'argent, d'or, de cuivre et de pierres précieuses, au Mexique, au Pérou, au Chili et au Brésil. Aujourd'hui cependant, la production de l'or provenant de ces divers pays se trouve éclipsée par celle de la Californie et de l'Australie. La végétation luxuriante des contrées tropicales de l'Amérique offre, spontanément, un certain nombre de produits particuliers au Nouveau Monde. Tels sont nombre de bois de teinture, comme le brésillet et le bois de Campêche, de bois d'ébénisterie, comme l'acajou, de drogues médicinales, comme le quinquina, la salsepareille, le baume de copahu, l'ipécacuanha et la racine de jalap, enfin le caoutchouc et la gutta-percha. La plupart des cultures tropicales de l'Ancien Monde ont été naturalisées aussi, de bonne heure et avec le plus grand succès, sur le sol américain, qui approvisionne l'Europe et les États-Unis d'immenses quantités de sucre et de café, de cacao, de tabac, de coton, de vanille et de cochenille, précieuse teinture provenant d'un insecte qui se développe, comme on sait, sur un arbuste. Les bras employés aux travaux agricoles sont ceux des nègres, surtout au Brésil et à Cuba, où domine encore le travail forcé, sous le régime de l'esclavage, maintenu malgré la répression sévère de la traite. Mais, dans la plupart des autres contrées de l'Amérique espagnole, c'est aux Indiens qu'incombent surtout les soins de la culture. Dans les vastes plaines, toutefois, qui s'étendent sous le climat tempéré des bords du Rio de la Plata et de la province brésilienne de Rio-Grande du Sud, dominent les *haciendas* espagnoles et les *fazendas* portugaises, où l'on trouve ces innombrables troupeaux de bétail et de chevaux sauvages qui fournissent au monde entier des cuirs bruts, des crins et d'autres déchets d'animaux, à profusion.

Ce qui marque surtout l'infériorité de l'Amérique espagnole et

portugaise, vis-à-vis des États-Unis du Nord, c'est le faible développement de son industrie, de l'industrie maritime surtout, qui a décidé de la puissance à laquelle est parvenue la race anglo-saxonne, dans le monde commercial. Mais, les ressources naturelles du sud de l'Amérique ne lui assurent pas moins, pour peu qu'on sache en tirer parti, de merveilleux éléments de prospérité.

Malheureusement, l'anarchie intérieure, les rivalités des chefs militaires, les luttes intestines, les guerres et les démêlés fréquents des divers États entre eux et avec les Américains du Nord, l'Angleterre, la France et l'Espagne, ont beaucoup retardé la marche du développement économique et commercial dans la ci-devant Amérique espagnole. Aussi, les États qui, formant une heureuse exception, y ont été moins affectés que les autres par le trouble et les désordres des guerres civiles, ont-ils visiblement gagné beaucoup en richesse et en importance, comme en force et en véritable bien-être. Le Brésil d'abord, où le gouvernement monarchique repose sur une espèce d'organisation fédérative des provinces, qui laisse à celles-ci une très-forte dose de liberté et d'indépendance, ne s'est pas trop mal trouvé de l'épreuve d'un système auquel il est incontestablement redevable du bienfait d'une certaine stabilité politique, dont trois, tout au plus, des républiques d'origine espagnole peuvent se vanter d'avoir également compris les avantages. Ces trois, dont deux surtout doivent être citées comme amies du progrès, sont le Chili, l'État le mieux réglé, le plus florissant et le plus avancé de toute l'Amérique du Sud; la petite république de Costa-Rica, qui le reproduit en miniature, dans le Centre-Amérique, et le Paraguay, où la dictature inflexible et exclusive du docteur Francia, non moins que le régime antérieur des jésuites, avait déjà formé la population à une discipline qui ne paraît pas avoir été défavorable au développement des qualités viriles dont elle a fait preuve, quand cet État, sous son président actuel, Lopez, est sorti à la fin de l'obscurité de son isolement systématique. Mais partout ailleurs, depuis le Mexique jusqu'à l'embouchure du Rio de la Plata, à Guatémala comme dans tous les États de la ci-devant Colombie et de l'ancien Pérou, le désordre a été permanent, avec l'incessante alternative des plus graves excès de la révolution et de la tyrannie. Pendant longtemps

Saint-Domingue, après la révolte des noirs de la colonie, n'avait pas eu un sort meilleur. Ajoutons que le Mexique, serré de près par ses puissants voisins du Nord, a dû successivement leur abandonner, de 1845 à 1847, trois vastes provinces, le Texas, la Haute-Californie et le Nouveau-Mexique. C'est devant cette politique envahissante de l'Union, sortie victorieuse de la plus terrible crise de son histoire, que paraît malheureusement aussi devoir échouer la tentative, récemment faite par la France, de mettre un terme à la triste anarchie mexicaine, par la fondation d'un établissement impérial, à l'instar de celui à la faveur duquel le Brésil jouit de la paix intérieure depuis plus de quarante ans. Le petit État de Nicaragua n'a pas eu moins à souffrir de la part des flibustiers de Walker, dont les aventureux compatriotes, dans les États à esclaves, ourdirent même, plusieurs fois, des complots menaçants pour la tranquillité de la riche colonie de Cuba. Dans la partie méridionale du continent américain, sur l'Uruguay, la lutte, engagée d'abord entre les Espagnols et les Portugais, pour la possession de la Banda orientale ou province Cisplatine, continua longtemps encore entre le Brésil et la confédération Argentine. Celle-ci n'avait pas changé de gouvernement moins de quatorze fois en dix ans, jusqu'en 1829, quand le chef gaucho, Rosas, s'empara de la dictature à Buenos-Ayres, au nom du parti apostolique et fédéraliste. Les bords des rivières de la Plata, longtemps ensanglantés par la rivalité de ce parti avec les Unitaires et celle de Buenos-Ayres avec Montevideo, puis, après la chute du dictateur en 1851, par l'insurrection des provinces de l'intérieur contre la suprématie de la première de ces villes, sont redevenus, en 1866, le théâtre d'une nouvelle guerre, dans laquelle le Paraguay a vigoureusement tenu tête aux forces de terre et de mer du Brésil, de toute la confédération Argentine et de l'Uruguay, coalisés contre lui. Enfin, l'Espagne qui, moins bien avisée que le Portugal, n'a jamais su se réconcilier franchement avec ses anciennes provinces d'Amérique, mais est de nouveau brouillée avec le Chili et le Pérou, a fait bombarder, la même année, le port si florissant de Valparaiso, triste victoire, à laquelle a d'ailleurs, presque immédiatement, succédé un grave échec de son escadre, devant les batteries du Callao.

Tant d'agitations n'ont pu qu'arrêter beaucoup le développement des immenses ressources de l'Amérique espagnole. Cependant la vitalité naturelle de la production de ces contrées, si merveilleusement dotées, nonobstant l'indolence et le mauvais esprit d'une grande partie des populations, est telle qu'en somme le commerce y est resté en progrès. Mais, comme leurs moyens de navigation sont encore généralement très-bornés, c'est à l'initiative des puissances maritimes qu'est dû, presque exclusivement, ce résultat. Les États-Unis, dont la politique tend de plus en plus à exercer, sur toutes les républiques de l'Amérique du Sud, une espèce de protectorat, dans le but d'écarter le plus possible l'immixtion de toute influence européenne dans les affaires intérieures de ces États, mais surtout l'Angleterre et la France, sont les pays qui ont donné la plus forte impulsion à ce commerce. Cependant les Anséates, les Hollandais et presque toutes les autres nations de l'Europe, y participent également avec grand profit, dans une plus ou moins large mesure. Les Espagnols et les Portugais ont aussi conservé une partie de leurs anciennes relations d'outre-mer, rendues à peu près indispensables par la conformité du langage et de certaines habitudes nationales, et le système des monnaies, poids et mesures de l'Espagne domine encore dans ses anciennes provinces, comme celui du Portugal au Brésil, à quelques exceptions et modifications près, que nous aurons soin de faire connaître, en traitant de chaque pays.

Il est vrai que diverses circonstances se réunissaient pour favoriser, en dépit de toutes les fautes et de toutes les influences contraires, le développement du commerce avec l'Amérique du Sud. Depuis sa grande révolution, aucun des États qui s'y étaient nouvellement formés, n'avait de marine marchande, ce qui assure, encore maintenant, aux étrangers qui viennent y trafiquer, indépendamment du profit de l'échange des marchandises, la réalisation de presque tout le bénéfice du fret. La distance, pour y aller d'Europe, était d'ailleurs beaucoup moindre que celle des Indes orientales, avant l'ouverture de la route qui conduit à celles-ci par l'isthme égyptien, et telles étaient leur inépuisable fécondité, l'exubérance des productions de leur sol et la richesse de leurs mines que tous les déchirements intérieurs, nous le répétons, n'affectaient jamais que temporaire-

ment leur commerce extérieur. Seulement, on peut se le demander, que serait-ce si ces contrées si richement dotées par la nature pouvaient, à la faveur d'une plus grande stabilité politique, arriver à jouir durablement des bienfaits de l'ordre et de la tranquillité, et si les races indolentes et peu éclairées qui y dominent, savaient apporter à l'exploitation de leur superbe domaine un peu de l'intelligence et de l'énergie de la race anglo-saxonne, du génie pratique de laquelle la puissance commerciale des États-Unis et la prospérité de toutes les colonies anglaises de l'Amérique du Nord rendent un si éclatant témoignage!

La contrebande, organisée sur la plus grande échelle, a été, comme on sait, le point de départ des relations commerciales de l'Angleterre avec l'Amérique espagnole et portugaise, et l'intérêt du renversement de l'absurde système de prohibition et d'entraves, si aveuglement maintenu dans ces colonies par leurs deux métropoles, la raison majeure qui porta cette puissance à favoriser, par tous les moyens, la révolution accomplie, depuis quarante ans, sur tout le continent du Nouveau Monde. Le commerce britannique ne manqua pas de s'y accroître rapidement et il continue d'y primer tous ses concurrents, malgré la redoutable et persistante rivalité des États-Unis, dont les visées sont restées là, toutefois, jusqu'à présent, plutôt politiques que commerciales. Ce sont, encore aujourd'hui, les Anglais qui exploitent la plupart des mines d'or et d'argent du Brésil et du Mexique et qui, en échange des métaux précieux, des denrées coloniales et des autres produits qu'ils reçoivent de ces pays et des autres parties de l'Amérique du Sud, leur fournissent presque tous les métaux utiles et communs et y envoient surtout des masses de cotonnades, avec toute sorte d'autres articles manufacturés, tandis que les Américains du Nord n'y sont, commercialement, attirés que par le besoin de denrées coloniales. Aussi, leur commerce n'y peut-il même encore prétendre au second rang, qu'il ne pourrait pas plus songer à disputer à la France. On peut dire que la faiblesse de notre négoce avec l'Extrême Orient est compensée par les avantages que lui ont procurés, depuis quarante ans, ses relations avec l'Amérique, où il approche le plus de celui de l'Angleterre, pour l'importance des échanges, malgré la concurrence de presque toutes les autres

nations maritimes, parmi lesquelles, comme nous l'avons vu, les Anséates surtout déploient une grande activité, par l'entremise des nombreux établissements de commerce qu'ils ont formés dans ces ports d'outre-mer. Quant à la France, c'est de l'Amérique du Sud qu'elle tire son approvisionnement principal en produits des tropiques, et là aussi qu'elle trouve, pour ses propres produits, le meilleur débouché qu'elle ait pu conquérir, jusqu'à présent, hors de l'Europe. Les articles français sont, en effet, ceux que préfèrent partout les riches créoles, généralement amateurs du luxe et familiarisés, par leur éducation, avec nos usages et nos modes. Cependant les besoins du grand nombre ne donnent pas, sur ces marchés américains, moins de chance aux produits des manufactures allemandes, suisses et belges, qui se recommandent par la bonne apparence, unie au bon marché. Il est vrai que l'envoi d'une partie de ces articles étrangers, transitant par notre propre territoire et embarqués pour cette destination dans nos ports, y profite, dans une certaine mesure, à notre commerce, et que la même voie facilite aussi, d'autre part, l'approvisionnement de la Suisse et de l'Allemagne occidentale en coton, teintures et autres produits d'Amérique.

L'Angleterre et la France ont conclu, depuis 1826, nombre de conventions et de traités de commerce et de navigation avec tous les États dont il sera parlé dans ce chapitre. Les conventions françaises, si l'on excepte le traité avec Haïti (du 12 février 1838), rentrent généralement dans la catégorie des traités dits de réciprocité, assimilant chez nous pour le traitement, dans l'intercourse directe, aux navires anglais les autres navires étrangers. (Voir tome Ier, p. 370.) Par cela même, d'ailleurs, que tous ces États sont complétement dépourvus d'industrie manufacturière, les restrictions exclusives du système protecteur n'ont pu s'introduire dans leurs tarifs, qui ne comprennent, généralement, que des droits fiscaux plus ou moins élevés.

Nous terminerons cet aperçu général en établissant le parallèle de la marche qu'a suivie le commerce de l'Angleterre et de la France avec ces mêmes pays, depuis l'époque de leur affranchissement économique et politique. En valeur, le mouvement général des échanges de marchandises de la France avec l'ensemble de ces contrées, s'est élevé de 103 millions de francs en 1827, 292 $^1/_2$ en 1854 et 632 $^1/_2$

en 1863, jusqu'à 750 ½ en 1864, y compris le transit. Celui du Royaume-Uni avec les pays de la même circonscription, dans les années correspondantes, à partir de 1854, époque antérieurement à laquelle les documents anglais n'offrent des termes de comparaison que pour le débouché de ses produits nationaux à l'étranger, atteignit de son côté, successivement, 598, 990 et, finalement, même 1,267 millions de francs. C'est un accroissement énorme, mais dont la progression n'a pas été, cependant, tout à fait aussi rapide que celle du développement de nos propres opérations de marchandises dans la même période décennale, bien qu'en somme notre trafic avec ces marchés n'arrive pas encore à la moitié de l'importance de celui de nos voisins, si l'on y comprend le mouvement des métaux précieux, qui sont, presque en totalité, dirigés sur l'Angleterre, comme nous le verrons tout à l'heure.

Voici comment se répartissent les résultats généraux ci-dessus indiqués, pour les marchandises:

1° FRANCE.

(Valeur en millions de francs.)

	1827.	1854.	1863.	1864.
Importation générale	44.5	109.1	321.1	333.3
Exportation générale	58.5	183.4	311.4	417.2
Dont pour nos propres produits	58.5	146.1	228.3	302.3

2° ROYAUME-UNI.

	1827.	1854.	1863.	1864.
Importations	»	317.0	538.8	687.4
Exportations	»	259.0	426.4	547.1
Dont pour les produits britanniques	123	250.5	389.0	523.9
Transbordements à l'entrée	»	0.5	3.0	4.3
Transbordements à la sortie	»	14.0	21.6	28.0

Dans le commerce de l'Angleterre avec ces pays, l'importation se montre constamment supérieure à l'exportation, tandis que, dans celui de la France, c'est le contraire qui a lieu presque généralement, même sans le fret, qui ajoute encore beaucoup à la valeur réelle des marchandises d'Europe sur le marché américain. La faiblesse relative de notre importation tient, évidemment, à la concurrence que le sucre indigène fait à la denrée coloniale dans notre consommation, mais aussi au moindre développement de notre navigation. Ce qui est d'un heureux augure pour notre commerce, mais surtout pour

notre industrie, c'est le remarquable accroissement constaté dans l'exportation de nos produits nationaux pour ces contrées. Elle a, effectivement, plus que quintuplé en moins de quarante ans, c'est-à-dire progressé plus rapidement encore que les chiffres de l'exportation des produits britanniques. Il n'est plus besoin, en vue d'un résultat pareil, d'insister sur l'intérêt que nous devons attacher à la conservation des meilleurs rapports avec ces marchés, qui nous offrent un avantage aussi précieux.

Voilà pour l'échange des marchandises. Dans le mouvement des métaux précieux, notre rôle est très-secondaire. Tandis que l'Angleterre a importé de l'Amérique espagnole et des Antilles, ainsi que du Brésil, en 1858 déjà, 6,835,000 liv. st., dont 2,987,000 en argent; puis, en 1863, pour 10,710,444 et, en 1864, pour 12,493,207 liv. st., soit près de 268 et 312 ½ millions de francs de métaux précieux, dans lesquels l'argent prédomine sur l'or et figure, respectivement, pour près de 169 et de 177 millions de francs, le tout sans compter, bien entendu, les arrivages d'or de la Californie et des États-Unis, qui ne nous regardent point ici, nos propres importations de numéraire et de lingots de l'Amérique espagnole et du Brésil, en tant qu'elles ont formé l'objet de déclarations remises à la douane française, n'ont pas dépassé 1,245,500 fr. en 1863 et 11,708,000 en 1864. Encore, sur cette dernière somme, dans laquelle l'argent prédomine aussi, plus de 3,440,000 fr. n'étaient-ils pas destinés à la France même, par laquelle ils n'ont passé qu'en transit. Quant à l'exportation, beaucoup moindre, du numéraire d'Europe pour l'Amérique espagnole et le Brésil, l'Angleterre y a participé, en 1847, pour 313,000 liv. st., en 1858 pour 622,000 liv. st., en 1863 pour 2,110,372 liv. st. (52,760,000 fr.), et en 1864 pour 1,336,579 liv. st. (33,415,000 fr.); la France seulement pour 10,531,000 fr. en 1863 et 8,360,000 en 1864, y compris des envois d'espèces de pur transit, à destination du Brésil.

Mexique.

De toutes les anciennes possessions de la couronne d'Espagne sur le continent du Nouveau Monde, le Mexique était la plus importante, moins par son admirable position sur les deux océans, dont la mé-

tropole ne sut guère tirer parti, que par l'étendue de son territoire et la grande variété de ressources naturelles qu'il offre, l'inépuisable richesse de ses mines d'argent surtout.

Malheureusement, cette contrée est peut-être celle dont les habitants ont eu le plus à souffrir de cette perpétuelle anarchie qui est restée, jusqu'à nos jours, attachée comme une malédiction à presque toute la ci-devant Amérique espagnole. Depuis 1822, date de l'indépendance du Mexique, ce pays a été constamment en proie aux guerres intestines. Une suite de révolutions, fomentées par l'ambition et les rivalités incessantes des chefs et de leurs partisans, y ont élevé et renversé, chassé et ramené tour à tour au pouvoir l'empereur Augustin Iturbide, puis les généraux et présidents Guadalupe Vittoria, Guerrero, Pedrazza, Santa-Anna, Bustamente, Comonfort, Miramon et Juarez, sans que la tentative de l'établissement d'un empire mexicain, en faveur de l'archiduc Maximilien d'Autriche, poursuivie depuis 1863 par la France, ait pu faire cesser la résistance opiniâtre des Juaristes, vivement soutenus par les Américains du Nord. Les maux inséparables d'une si longue période d'oppression et de misère, n'ont pas seulement arrêté les progrès du développement matériel de cette belle contrée, mais encore profondément démoralisé tous les éléments de la société mexicaine. Les différends avec la France, qui remontent à 1838, avaient déjà rendu très-nuageux les rapports extérieurs du pays, auquel la guerre avec les États-Unis fit même essuyer un démembrement considérable par la cession, provoquée dès 1836, de la province du Texas, comme par celle du Nouveau-Mexique et de la Haute-Californie, que ses redoutables voisins lui arrachèrent finalement aussi, après avoir dicté la paix en maîtres à Mexico, en 1847. Ainsi limitée à la rive droite du Rio Bravo del Norte, le plus grand fleuve du pays, qu'il borde jusqu'au golfe, en courant dans la direction du sud-est, l'ancienne confédération mexicaine réunissait cependant encore un territoire d'une étendue quadruple environ de celle de la France, mais dont la population ne dépasse guère 8 millions d'âmes. Outre les Indiens, au nombre de près de 5 millions, qui en forment la grande majorité, elle comprend près de 2 millions de métis, et tout au plus 1 million de créoles ou blancs de race espagnole, dominateurs du pays. A

côté de ces trois éléments, les autres Européens, les nègres, les mulâtres et les Zambos, race mêlée de sang nègre et de sang indien, n'entrent que faiblement en ligne de compte. La confédération se composait d'une vingtaine d'États ou départements, qui avaient été pendant quelque temps réunis, sous la présidence de Santa-Anna, en un faisceau unitaire. Quatre embrassent le golfe du Mexique, du nord au sud-est, depuis l'embouchure du Rio del Norte jusqu'à la vaste baie de Honduras: ce sont ceux de Tamaulipas et de Véra-Cruz, celui de Tabasco et la grande presqu'île de Yucatan, presque inaccessible par toute autre voie que celle de la mer, et que cet isolement avait fait aspirer à la conquête de son indépendance. Les États riverains de l'océan Pacifique sont, au midi, celui de Chiapas, limitrophe de la république de Guatémala, puis ceux d'Oaxaca, sur le golfe de Tehuantepec, de Puebla avec Tlascala, de Mexico avec la capitale (ou du moins le Guerrero, la partie maritime de cette province), de Méchoacan, de Guadalaxara ou Xalisco avec le district de Colima, de Cinaloa et de la Sonora, l'État le plus septentrional, plein de mines inexploitées d'une richesse extraordinaire. A ce dernier se rattache la longue presqu'île de la Basse-Californie, séparée du continent mexicain par le golfe de Californie, qu'on appelle aussi mer Vermeille. Les autres États de la région du nord sont, sur les frontières du Nouveau-Mexique et du Texas, ceux de Chihuahua, de Cohahuila et du Nouveau-Léon, ainsi que, vers l'intérieur, les États de Durango, de San-Luis-Potosi et de Zacatecas, avec le district des Eaux-Chaudes (*Aguas Calientes*). La partie du centre, enfin, au nord et au nord-ouest de la capitale, comprend les États de Quérétaro et de Guanaxuato. A cette ancienne division une autre, en 50 départements nouveaux, a été substituée dans le plan de réorganisation administrative adopté par l'empereur Maximilien. La presqu'île de Yucatan dans le sud, la Sonora et les déserts du nord, arrosés par le Rio-Colorado, naguère le second fleuve du Mexique, auquel les Américains n'en ont laissé que l'embouchure, au fond du golfe de Californie, sont encore parcourus par des tribus d'Indiens sauvages, qui ont conservé leur indépendance et dont les principales sont celles des Cumanches et des Apaches.

Le climat du Mexique, ainsi que la nature de son sol, varie beau-

coup, en raison de la vaste étendue de cette contrée, entre 15° et 32° de latitude nord, et de la grande inégalité des hauteurs. L'intérieur du pays est un immense plateau de 2,000 à 3,000 mètres d'élévation au-dessus du niveau de la mer, dans sa partie méridionale, où il forme le couronnement de la grande chaîne qui, s'unissant à la Cordillère des Andes au sud, se rattache, dans sa partie la plus septentrionale, aux montagnes Rocheuses, et relie ainsi les deux grands systèmes qui vont aboutir aux extrémités des deux Amériques. Ce plateau, entrecoupé de montagnes en partie volcaniques, dont quelques-unes dressent jusqu'à une hauteur de 5,000 à 6,000 mètres leurs sommets couverts de neiges, s'abaisse par degrés vers les côtes et s'élargit vers le nord, mais en diminuant graduellement d'élévation. Le pays renferme beaucoup de lacs, mais pas un grand fleuve, et la sécheresse y nuit même à la fertilité du sol, dans certaines provinces.

Les côtes du Mexique, manquant en grande partie de bons ports et de rades sûres, sont en général d'un accès difficile. Le littoral de l'est, bas, marécageux et brûlé par un soleil ardent, est très-malsain et peu habité. Des amas de sables y obstruent les rivières. On appelle cette plage la *terre chaude*, et *terre froide* le haut plateau intérieur, où l'air est vif, mais pur et serein, pendant toute l'année, si l'on excepte la saison des pluies, qui dure trois ou quatre mois. Du côté de l'océan Pacifique, le plateau se termine par un vaste rempart de roches arides et escarpées. Aussi, la côte occidentale est-elle beaucoup moins insalubre que le littoral de l'est et y trouve-t-on quelques bons ports. Cependant, les pentes qui s'élèvent du niveau des deux mers jusqu'à la hauteur du plateau offrent, avec la succession de toutes les températures et de tous les climats, la série correspondante de toutes les végétations et cultures possibles, depuis celles de l'Inde jusqu'à celles du nord de l'Europe. Il y a surtout, comme l'a fait remarquer M. Michel Chevalier, entre la terre chaude et la terre froide, une zone intermédiaire tempérée presque unique au monde, en ce qu'elle offre un véritable paradis, où toutes les cultures se mêlent dans un printemps perpétuel.

Le Mexique produit du maïs, la céréale prédominante, du blé, du riz, du vin, des fruits délicieux et des plantes alimentaires de toute

espèce, telles que le manioc, les patates, les bananes surtout; de la canne à sucre, du café et du cacao, du tabac, du coton, de l'indigo, et, entre autres plantes textiles, l'*istle*, qui croît abondamment, sans culture, dans les provinces de San-Luis et de Tamaulipas, et que l'on emploie très-utilement dans la corderie, ainsi qu'à d'autres usages industriels. La côte du Pacifique est particulièrement favorable à la culture du coton et le littoral du golfe à celle du tabac, que l'on y obtient presque sans travail. Le pays fournit, en outre, de la vanille et de la cochenille, teinture provenant d'un insecte, qui se tient, comme on sait, sur l'espèce de cactier appelée nopal, des épices et du gingembre, diverses drogues médicinales, entre autres la racine de jalap, l'huile de palma christi ou de ricin et le quinquina, beaucoup de bois de teinture, notamment le bois bleu, dit de Campèche, et le bois jaune ou brésillet, à l'exportation duquel les découvertes de la chimie ont cependant fait grand tort, depuis quelques années; puis des bois d'ébénisterie, comme l'acajou et l'érable; enfin, il paraît que le mûrier et l'olivier, dont un décret stupide de Madrid ordonna jadis l'extirpation dans tout le Mexique, ainsi que celle de la vigne, et même l'arbre à thé, s'y acclimateraient aussi parfaitement.

Le gibier est abondant, et des oiseaux à magnifique plumage, des perroquets, des colibris et beaucoup d'insectes non moins étincelants de couleurs, animent la végétation. Toutes les espèces domestiques de l'Europe ont été naturalisées au Mexique, et de nombreux troupeaux de bêtes à cornes et à laine paissent sur les côtes, bien que l'air de celles-ci, vicié par des miasmes dangereux, soit de plus infesté par des myriades d'insectes malfaisants. On rencontre aussi, à l'état sauvage, plusieurs espèces d'abeilles, ainsi que deux de vers à soie, particulières à ce pays, et les tortues non plus ne manquent sur les rivages de l'océan Pacifique. Dans l'État d'Oaxaca, par exemple, où le mûrier vient admirablement, rien ne serait plus facile que l'éducation du ver à soie, avec l'aide des indigènes, habitués aux soins minutieux que demande la cochenille. L'industrie manufacturière de cette contrée se borne à la fabrication des tissus de coton et de soie dits *rebozos*, servant à la fois de châles et de voiles, des *jorongos*, autre pièce de vêtement, et des *frazadas* ou couver-

tures en laine du pays. Afin de protéger ces branches d'industrie, on avait cru longtemps devoir prohiber les similaires étrangers. Mais, comme la main-d'œuvre est à très-bas prix, dans l'intérieur du pays, et que la principale matière première y est aussi beaucoup moins chère qu'en Europe, ces produits n'ont plus besoin d'aucune protection pour soutenir la concurrence avec ceux de l'étranger. Il se fabrique, en outre, à Mexico même, à Quérétaro et dans quelques autres villes, de bons casimirs, des draps croisés, des serges et des tapis de qualités très-communes, mais qui se trouvent, par cela même, à l'abri de toute compétition sérieuse des manufactures étrangères.

Toutefois, la principale et la seule grande industrie du Mexique, dont la renommée à cet égard ne s'est jamais démentie, est l'exploitation de ses produits fossiles. Sans parler des mines d'or, les mines d'argent de ce pays, qui se comptent par milliers, sont inépuisables et d'une richesse sans égale. Les plus productives de ces dernières sont encore, ou étaient naguère, celles de Guanaxuato, de Zacatecas, de Sombrerete, de Fresnillo et de Durango, au centre, celles de Real del Monte et de Pachuca, près de la capitale même, de Catorce, de Mapimi, de Ramos, de San-Luis, de Mazapil, de Zimapan, etc., dans la partie orientale, ainsi que celles de Guadalupe, de Batopilas, de Guarysamey et de Bolanos, dans la partie occidentale de la région minière. Des causes diverses, mais principalement l'état d'insécurité du pays, ont, il est vrai, fait suspendre les travaux dans celles de Sombrerete, de Bolanos, de Zacualpan, de Tasco, et d'autres encore. Toutes les mines de métaux précieux qu'on exploite au Mexique appartiennent à des particuliers, nationaux ou étrangers. La plupart se trouvent entre les mains de compagnies hispano-mexicaines et anglaises. Quant aux riches mines de la Sonora et de la province de Cinaloa, elles sont encore en majeure partie inexplorées; mais, lors même que ces provinces seraient entièrement pacifiées, la mise en exploitation des gîtes qu'elles renferment rencontrerait encore d'immenses difficultés pendant un certain temps, à cause du manque presque absolu de bras, d'eau, de culture, de combustible et de moyens de communication, dans ces contrées à peu près désertes.

Indépendamment de l'or et de l'argent, le Mexique offre en quantité du cuivre, du fer et du plomb, de l'étain et du zinc, ainsi que

du vitriol, du soufre, du sel et de la soude, du marbre et d'autres minéraux. On y recueille aussi des opales, des émeraudes et des turquoises, ainsi que des perles sur les côtes. Depuis peu d'années, l'exploitation du fer et du plomb a pris un certain développement. Le minerai de fer se trouve en abondance à Durango et sur divers autres points, où l'on a établi des hauts-fourneaux. De même, les mines de plomb argentifère du Nouveau-Léon donnent un produit de qualité excellente, qui va de pair avec le plomb d'Espagne sur le marché de New-York. La nature n'a, comme il paraît du moins jusqu'à présent, refusé au sol mexicain que le cinabre, dont on extrait le mercure, si nécessaire pour l'exploitation des mines d'argent. Les gîtes découverts à diverses époques ont dû être abandonnés comme trop peu importants, malgré la prime que le gouvernement allouait aux mineurs qui se livraient à l'exploitation du mercure. Il s'en consomme environ 20,000 quintaux (920,000 kilogrammes) par an. On le tirait autrefois d'Espagne; mais aujourd'hui on le reçoit dans des conditions plus avantageuses de la Haute-Californie, grâce à l'abondance du produit des mines de mercure dont on a fait, depuis, la découverte dans cette contrée.

La valeur des métaux précieux extraits des mines du Mexique, depuis la conquête du pays par Fernand Cortès jusqu'à nos jours, s'élève à un chiffre fabuleux. D'après un document officiel[1], les hôtels des monnaies de cette contrée, à partir de 1535, année dans laquelle ils commencèrent à fabriquer, jusqu'à la fin de 1852, n'avaient pas frappé moins de 2,607,785,734 piastres en argent et 126,919,162 en or, chiffres qui, avec une valeur approximative de 827 $^1/_2$ millions de piastres, pour les métaux précieux directement fournis à l'industrie pendant la même période, c'est-à-dire employés à d'autres usages, assignaient déjà à l'ensemble de la production le total énorme de 3,562,204,896 piastres fortes (soit en francs plus de 18 milliards), dont tout au plus 110 millions (soit de 550 à 600 millions de francs) étaient restés dans le pays producteur. Or, en évaluant la moyenne

1. *Comercio Esterior de Mexico desde la conquista hasta hoy*, par Miguel Lerda de Tejada; Mexico, 1853 (ouvrage publié sous les auspices de l'ex-président Santa-Anna).

annuelle de la production des mines du Mexique, en argent et en or, à 100 millions pour les 14 années postérieures à 1852, il y aurait encore lieu d'ajouter, pour cette dernière période, environ 1,400 millions de francs au total ci-dessus. Il y avait, sous la république, 8 hôtels de monnaie, établis à Mexico, Guanaxuato, Zacatecas, Culiacan, San-Luis-Potosi, Guadalaxara, Chihuahua et Durango. Ils frappaient, chaque année, pour environ 80 millions de francs de piastres et monnaies diverses; de plus, une valeur d'environ 20 millions était exportée chaque année en lingots, soit à la faveur de permis obtenus du gouvernement moyennant finance, soit illicitement par les ports de l'océan Pacifique et la frontière du Nord. Les navires américains, dans le port de Tampico, ne participaient que secondairement à l'exportation de ce numéraire, dont les paquebots à vapeur et les bâtiments de guerre anglais emportent la majeure partie, qui s'écoule ainsi sur le grand marché central de Londres[1].

La redevance pour la sortie des espèces monnayées a été fixée, par le gouvernement impérial, à un droit unique de 5 p. 100 de la valeur; mais les produits miniers ne peuvent encore être exportés librement sous aucune autre forme, ce qui ne laisse pas que d'empêcher le développement de l'industrie minière dans beaucoup de districts. La prospérité de cette branche d'exploitation, bien que les Espagnols s'y fussent appliqués d'une manière trop exclusive, dès les premiers temps de la conquête, semblerait devoir entraîner le développement de toutes les autres branches de la production du sol mexicain, et s'est, effectivement, montrée favorable aux progrès de l'agriculture, dans le voisinage des centres principaux du travail des mines. Par le fait cependant, celle-ci n'est pas seulement très-arriérée, mais n'a pu prendre encore qu'une très-faible extension dans ce pays, où la totalité des terres en culture ne présentait, en 1862, qu'une superficie de 1,007,000 fanègues ou 647,000 hectares, représentant $^1/_{84}$ seulement de celle de la France. Aussi n'y a-t-il encore, après les piastres, pour alimenter un peu l'exportation mexicaine, que la vanille, la cochenille, le tabac, les bois de teinture et ceux d'ébénis-

1. Voir *Annales du commerce extérieur*, F. C., MEXIQUE, n° 8, p. 21 et n° 9, p. 35.

terie, articles dont, comme on voit, la moindre partie seulement consiste en produits agricoles.

C'est que les obstacles aux progrès de la colonisation au Mexique sont nombreux, de nature très-diverse et néanmoins complexe, en ce qu'ils tiennent à des causes toutes étroitement liées entre elles. La population du pays n'est pas seulement insuffisante pour occuper et défricher de grands espaces; les révolutions continuelles l'ont, de plus, rejetée dans les conditions les moins propices au développement fructueux de son activité. Chez les créoles, indolents, mais orgueilleux et corrompus par un long et tyrannique abus de la domination et du pouvoir, on ne retrouve que trop le type de l'Espagnol dégénéré du Nouveau Monde; les métis ont conservé plus de vitalité et d'énergie; malheureusement, la stérile agitation des guerres civiles ne les a pas rendus le moins coutumiers d'arbitraire, de violence et de rapine. Les Indiens seuls travaillent au Mexique; mais, courbés sous le poids d'une oppression séculaire, plongés dans les ténèbres de la superstition et de l'ignorance, ils sont apathiques et sans ressort moral. L'état des voies de communication intérieures, dans cette vaste contrée, n'est, faute de bras et de toute sollicitude administrative, guère plus satisfaisant que celui des cultures et que l'état social des populations, dont une partie se livre impunément à tous les excès, et l'autre, formant la grande masse, végète dans une condition des plus misérables.

Le gouvernement mexicain, afin de profiter des facilités qu'offre pour la communication interocéanique, du nord au sud, l'isthme de Téhuantépec, entre les États de Tabasco et de Chiapas, à l'est, et celui d'Oaxaca, à l'ouest, avait passé, en 1857, avec une compagnie de la Nouvelle-Orléans, un contrat pour l'établissement d'un chemin de fer du port de Coatzacoalcos à la rade de Ventosa, situés l'un sur le golfe du Mexique et l'autre sur l'océan Pacifique, à 8 ou 10 kilomètres de l'excellent port de Salina-Cruz et à tout au plus 90 kilomètres de celui de Huatulco, le meilleur de l'État d'Oaxaca; mais ce projet, si intéressant pour le sud de la contrée, n'a eu qu'un commencement d'exécution. La route la plus importante pour le centre du pays, celle qui conduit de la Vera-Cruz à Mexico, n'a été longtemps elle-même que difficilement praticable, dans la majeure

partie de son parcours. Le transport s'y opérait tout entier à dos de mulets et d'ânes, ou par chariots. La durée ordinaire d'un voyage de la côte à Mexico était de 16 jours, par le temps sec, et de 30, dans la saison des pluies. Même pour la descente au retour, il ne fallait pas moins de 14 à 15 jours, en toute saison, aux chariots revenant vides ou en partie chargés des produits du pays, plus encombrants que pondéreux. Encore cette route n'était-elle, pas plus que le reste de la contrée, à l'abri d'un brigandage à main armée, non moins préjudiciable au commerce que les exactions du gouvernement, des chefs qui se disputaient le pouvoir et de leurs partisans indisciplinés.

Les avanies et les violations réitérées du droit des gens commises à l'égard des étrangers, devaient finir par attirer des orages sur le Mexique. Le conflit de 1838, qui fit tomber le fort de Saint-Jean d'Ulloa sous le canon d'une escadre française, se termina l'année suivante par un arrangement. Celui de 1861, avec la France, l'Angleterre et l'Espagne, eut des suites plus graves. Par la convention de Londres, du 31 octobre de cette année, les trois puissances contractantes s'entendirent pour exiger du nouveau président Juarez le redressement des griefs de leurs nationaux, et le contraindre à remplir les engagements pris. Les troupes alliées débarquèrent à la Véra-Cruz au commencement de 1862. Les forces britanniques et espagnoles ne tardèrent pas, il est vrai, à quitter le pays, à la suite du traité de Solédad et de la conférence d'Orizaba; mais la France persista dans sa déclaration de guerre au Mexique, avec l'intention de mettre un terme à l'anarchie dans cette contrée, en y fondant un empire, pour lequel l'archiduc Maximilien d'Autriche s'offrait comme candidat. Le corps d'expédition français, après la prise de la Puebla, marcha droit sur la capitale Mexico, dont il s'empara en juin 1863. Le 10 avril 1864, un traité relatif à la durée du séjour des troupes françaises et au remboursement de nos frais de guerre fut signé avec l'archiduc, qui, le 12 juin suivant, fit lui-même son entrée dans la capitale du Mexique. Juarez, qui s'était retiré d'abord à San-Luis-Potosi, puis à Monterey dans le Nouveau-Léon, fut obligé de chercher un refuge à l'extrême frontière du nord. Les États-Unis se trouvant eux-mêmes déchirés par la plus terrible des guerres, pendant que nous faisions la conquête du Mexique, les chances se pré-

sentaient sous un jour favorable à la nouvelle combinaison monarchique, désirée, dans cette contrée, par toute la partie paisible de la population, et cet augure se maintint tant que le sort de la grande lutte américaine demeura problématique et admit l'éventualité d'une séparation durable entre le Nord et le Sud de l'Union. Mais, quand le triomphe du Nord eut remis hors de cause la reconstitution de l'unité fédérale, l'aspect de la situation changea. La politique de Monroe, avec ses tendances jalousement hostiles à tout accroissement de l'influence européenne en Amérique, reprit le dessus chez le peuple américain, et ces dispositions créèrent au nouveau gouvernement mexicain des difficultés toujours renaissantes et insurmontables. Les bandes juaristes, dispersées et refoulées dans les provinces du nord, purent compter, désormais, sur de continuels secours en hommes et en argent, comme en armes et en munitions, qui leur permettaient de persister indéfiniment dans la résistance. La pacification devenait ainsi une œuvre bien plus laborieuse et plus difficile que ne l'avait été la conquête même. Avant de pouvoir appeler l'émigration dans le pays et le faire entrer sérieusement dans la voie des améliorations, il fallait s'en rendre maître, et déployer, en tenant partout la campagne, l'ubiquité nécessaire pour extirper les guérillas. Ce but, dans un pays aussi vaste et offrant tant de retraites cachées, ne pouvait être pleinement atteint qu'avec des forces militaires considérables, dont l'entretien nécessitait une dépense pour laquelle il avait fallu commencer par faire un gros emprunt, vu l'impossibilité d'y suffire avec des ressources financières notoirement aussi limitées que celles du Mexique. En effet, même le produit des douanes, qui y forme le plus clair des revenus de l'État et le seul gage de ses créanciers, peut devenir très-incertain avec la contrebande, surtout quand il arrive, comme en ce moment, qu'une partie des ports ouverts au commerce échappent à l'action du pouvoir central. En abandonnant provisoirement à elles-mêmes une partie des provinces du nord et de l'extrême sud, en concentrant toutes ses forces dans les autres et en assurant les grandes lignes de communication de la capitale avec les deux océans, par la Véra-Cruz, Acapulco et Mazatlan, le gouvernement de l'empereur Maximilien songeait, il est vrai, à fortifier sa position dans la partie

centrale, la plus fertile et la plus peuplée du Mexique, et il serait encore fort à désirer qu'il pût s'y maintenir, après le départ de l'armée française; car, une contre-révolution républicaine ne peut que rejeter le pays dans la plus terrible anarchie, en lui imposant de nouveau le fléau de plusieurs dictatures rivales. D'une part, en effet, Ortéga et Santa-Anna se sont déjà mis en avant pour disputer le pouvoir à Juarez dans le nord, et, de l'autre, l'insaisissable Alvarez prétend être seul maître dans le midi. Le gouvernement de Washington vient, il est vrai, de prendre ouvertement fait et cause pour Juarez, à l'exclusion de tous ses compétiteurs. Mais entend-il sérieusement fonder par là un ordre de choses durable au Mexique? Dépendra-t-il même de lui d'y empêcher la continuation de la guerre civile? Tout porte à croire, au contraire, que les Américains du Nord sont encore trop occupés du défrichement de leurs vastes possessions du Rio del Norte et du Rio-Colorado pour être, de sitôt, en mesure de déborder avec des vues de colonisation positives sur les provinces septentrionales du Mexique, parmi lesquelles la Sonora seule paraît les tenter, dès à présent, par la richesse de ses gîtes miniers, dont le voisinage de la Californie leur facilite l'accès.

Si de la question politique, à laquelle est aujourd'hui subordonné le cours du développement économique de l'empire mexicain, nous revenons au point de vue spécial de ses intérêts matériels et commerciaux, voici ce qui a pu être fait jusqu'à présent à cet égard. Les encouragements donnés aux travaux de chemins de fer ont permis d'achever et d'ouvrir à la circulation, dès la fin de 1864, la petite ligne de Mexico à Chales, de tout au plus 10 kilomètres, il est vrai, ainsi que, de la Véra-Cruz jusqu'au pied de la Sierra vers Orizaba, une section de 88 $^1/_2$ kilomètres de la voie impériale de l'Atlantique au Pacifique, exécutée par une compagnie. Les voyageurs peuvent ainsi, maintenant, franchir en 36 heures, par le service de diligence établi, l'espace d'environ 360 kilomètres, qui sépare le port de la Véra-Cruz de Mexico. Le gouvernement impérial avait aussi projeté l'établissement d'une route de la capitale à Tampico, par Quérétaro, et dans la province de Tamaulipas il existe plusieurs cours d'eau qui, rendus navigables, ne manqueraient pas de faciliter beaucoup et de rendre moins dispendieux les transports entre les

places de commerce du littoral de cette province et l'intérieur, notamment dans la direction de San-Luis-Potosi. Quant aux grandes entreprises de colonisation, qui ne forment pas une question moins importante pour l'avenir du Mexique que celle de la viabilité, le moment de les aborder avec succès n'est, évidemment, pas encore venu. Les incertitudes qui planent sur les destinées de ce pays ne sont pas la seule difficulté que l'on éprouve à y attirer l'émigration sur une grande échelle, comme il le faudrait pour activer le développement de ses ressources. Le cultivateur français ne se décide pas facilement à émigrer. Il y a cependant, au Mexique, une colonie agricole française à Jicaltepec et sur les rives du Nautla, tout près du golfe, dans le seul district de ce littoral qui passe pour être à l'abri de la fièvre jaune[1]. Des plantations de cochenille et de tabac y ont donné, dans le temps, de bons résultats; mais il y paraît aujourd'hui plus avantageux de substituer à ces cultures celles du maïs et du coton. Les colons allemands préfèrent se fixer aux États-Unis, où ils trouvent des millions de leurs compatriotes établis dans les meilleures conditions. A part le militaire et les fonctionnaires, presque tous les Européens, Français, Anglais, Allemands, Suisses, Belges, ou d'autre nationalité, que l'on voit au Mexique, ne viennent y résider que pour faire le grand ou le petit commerce, exploiter des mines, pratiquer des industries diverses, ou exercer des professions comme la médecine, par exemple, ou des arts d'agrément. Afin de gagner des bras pour la culture du sol, le ministre des travaux publics, M. Robles, s'était mis, néanmoins, en devoir d'établir à Orizaba une agence de colonisation, chargée de recevoir les immigrants à la Véra-Cruz et de les guider dans le choix des terrains disponibles que le gouvernement leur offrait, au prix de 1 piastre à 1 $^1/_2$ l'acre de 40 $^1/_2$ ares, payable en cinq ans par annuités. La formation d'une compagnie mexico-américaine d'immigration a été également autorisée en 1865, et il est certain que, si la défiance conçue par l'esprit ombrageux d'une partie de la population des États-Unis contre le nouveau gouvernement du Mexique parvenait à s'apaiser, ils seraient le mieux en mesure de l'aider à former, dans cette dernière contrée, de grands établis-

1. *Annales*, MEXIQUE, F. C., n° 4, p. 15.

sements agricoles et de nouvelles exploitations de mines, que, d'après les lois existantes, tous les étrangers indistinctement sont admis à posséder, aussi bien que les nationaux. Un projet, tendant à l'introduction de travailleurs nègres de la côte d'Afrique ou de coolies des Indes orientales, pour aider au défrichement et à la mise en culture des terres chaudes, a été désapprouvé par la junte de colonisation.

Le règlement général des douanes du 31 janvier 1856 forme encore, provisoirement, la base de la législation douanière et du tarif mexicain; mais des modifications importantes y ont été successivement apportées, depuis 1863, par le commandant en chef du corps expéditionnaire français, la régence provisoire et le gouvernement impérial. Par un décret du 25 janvier 1864, les marchandises prohibées d'après le règlement de 1856, furent généralement déclarées admissibles à l'importation, moyennant un droit principal de 30 p. 100 de la valeur et quelques droits additionnels[1]. Mais la réduction de 50 p. 100, accordée en mai 1863 dans le payement des droits sur les marchandises importées par la Véra-Cruz, puis étendue à tous les ports, a été révoquée depuis, par un nouveau décret du 23 novembre 1864[2].

Les monnaies, poids et mesures en usage, sont encore ceux de l'Espagne, malgré l'adoption du système métrique décimal. L'ancienne piastre mexicaine, de 8 réaux, subdivisée depuis en 100 centièmes, vaut réellement 5 fr. 37 $^1/_2$ c., bien qu'elle ne soit officiellement évaluée qu'à 5 fr. par la douane. La base des droits que celle-ci perçoit sur la quantité est généralement la livre-poids de 460 grammes, pour les liquides comme pour les marchandises sèches, et la vare de 838 millimètres. Les conventions qui ont réglé les rapports commerciaux et maritimes de l'étranger avec le Mexique sont, dès l'origine, pour l'Angleterre, le traité du 26 décembre 1826, signé à Londres[3], et, postérieurement, pour la France, les stipulations commerciales de l'article 3 du traité de paix et d'amitié du 9 mars 1839, arrêtées

1. Voir pour le texte de tous ces actes, *Annales*, MEXIQUE, L. C., n[os] 16 à 19.

2. *Archives du commerce de Prusse*, 1865, t. I[er], p. 158.

3. Il se trouve reproduit, avec les articles additionnels, dans le *Dictionnaire du commerce* de Macculloch, p. 1329.

provisoirement jusqu'à la conclusion d'un traité formel de commerce et de navigation, et qui devaient nous assurer, depuis lors, le traitement de la nation la plus favorisée, pour les navires et pour les marchandises.

Le règlement général, promulgué en 1856 au nom du général Comonfort, alors président intérimaire, déclarait ouverts au commerce étranger les ports de Sisal et de Campêche, dans le Yucatan, de l'île de Carmen et de Tabasco, dans la province de ce nom, de la Véra-Cruz, de Tampico et de Matamoros, sur le golfe du Mexique, ainsi que ceux d'Acapulco, dans le Guerrero, de Manzanillo, de San-Blas, dans la province de Xalisco, de Mazatlan, dans celle de Cinaloa, et de Guaymas, dans la Sonora, sur le Pacifique; au cabotage seulement: les petits ports de Cabo de San-Lucas et de La Paz, de Navachiste et d'Altata sur le golfe de Californie, situés, les deux premiers dans la presqu'île du même nom, les deux derniers dans la province de Cinaloa, au nord-ouest de Mazatlan; puis ceux de Zihuatanejo et de Rincon de la Escondida sur la mer du Sud, où d'autres encore ont été ouverts depuis, à Tonala et à Zapatuta; enfin, ceux de Goatzacoalcos, d'Alvarado, de Tecolutla, de Tuxpan et de Santecomapam, sur le golfe du Mexique.

Les ports de cette dernière côte n'ont en général que peu de profondeur, tandis que le littoral du Pacifique en offre d'excellents. Celui de la Véra-Cruz, sur le golfe du Mexique, dans une contrée extrêmement insalubre, n'en est pas moins, par sa position centrale et la facilité relative de ses communications avec la capitale, Jalapa et Oaxaca, demeuré le principal entrepôt du commerce mexicain. Il faisait déjà, en 1860, avec la Grande-Bretagne, la France, les États-Unis, les villes Anséatiques, la Havane, l'Espagne, la Belgique, Gênes et le Vénézuela, pour plus de 100 millions de francs d'affaires, dans lesquels les importations figuraient pour 66 et les exportations pour 34 $^1/_2$ millions, y compris plus de 24 $^1/_2$ millions de numéraire, envoyé à Southampton et aux États-Unis. Les perceptions de la douane de cette place atteignaient, en 1859, une somme de 18,221,000 fr.[1] en droits

1. Voir *Annales*, MEXIQUE, F. C., n° 8, p. 7. — Nous avons cru devoir rappeler ici ces chiffres, à défaut de données précises de date plus récente, sur l'importance générale des opérations de ce port.

d'entrée et de sortie, droits additionnels et droits de navigation. Le commerce y est presque tout entier entre les mains de maisons étrangères. Il en est de même à Tampico de Tamaulipas, le plus considérable des ports mexicains du golfe après la Véra-Cruz. Le trafic de Tampico avec l'intérieur se fait principalement par San-Luis, ville qui en est éloignée de 560 kilomètres, mais par laquelle son rayon commercial s'étend sur un cinquième du Mexique, où ce port, de création toute moderne — elle ne remonte qu'à 1824 — est naturellement appelé à pourvoir aux besoins de près de 2 millions d'habitants, tandis que la Véra-Cruz, d'après un calcul analogue, est le centre d'approvisionnement d'une population plus dense de 3 millions d'âmes, groupée sur un espace de moitié moindre. Les importations de Tampico sont évaluées, en moyenne, à une dizaine de millions, ses exportations à environ 25 millions de francs par an; mais, en 1865, le chiffre de celles-ci ne paraît avoir atteint que 18,884,000 fr., dans lesquels le numéraire figure pour 15,594,000 fr., tandis qu'en 1862 cette place avait exporté jusqu'à 42 $^1/_2$ millions de francs en espèces et lingots de métaux précieux. Outre les piastres, venant de l'intérieur, on y charge des peaux de bœuf et de chèvre, de l'istle, du bois jaune, de la racine de jalap et de la salsepareille. Cette ville est malheureusement retombée au pouvoir des Juaristes, qui en sont encore maîtres, malgré la défaite que leur force principale, sous Escobédo, essuya peu de temps après, près de Monterey (octobre 1866).

Pour revenir aux ports de la côte, le second en importance de la province de Tamaulipas est celui de Matamoros, sur le Rio-Bravo del Norte. Cette place, après y avoir été d'abord le principal foyer de la contrebande, est devenue ensuite, pendant la guerre d'Amérique et le blocus des ports du Sud de l'Union, le lieu d'écoulement des cotons du Texas, que six grands steamers et une quarantaine de petits navires étaient constamment occupés, vers la fin de 1864, à transporter de ce marché à Bagdad, près de l'embouchure du fleuve, pour l'embarquement à destination de l'Europe. Elle est également au pouvoir des insurgés. Dans le Yucatan, les ports de Sisal et de Campêche, ainsi que celui de Carmen, situé dans une île qui dépend de la province de Tabasco, exportent les bois de teinture, dont le

commerce avait commencé depuis 1824 à se fixer principalement à Carmen, des cigares, faits avec du tabac de Tabasco, dont la qualité approche de celle des produits de la Havane, des peaux brutes, du suif, du sel, du sucre, du tafia, des ouvrages en filaments de l'agave d'Amérique (*henequen*) et des feuilles du palmier, du riz, du sagou et d'autres farineux, en petite quantité.

Les principaux ports mexicains du golfe sont desservis par les paquebots à vapeur des deux lignes anglaises de Southampton et de Liverpool, par ceux de la ligne espagnole de la Havane, qui touchent aussi aux ports du Yucatan, mais surtout par les paquebots de la ligne française de Saint-Nazaire à la Véra-Cruz, dont le service est bimensuel, ainsi que celui d'une ligne américaine établie en 1865 entre New-York et le même port mexicain.

Sur l'océan Pacifique, la place d'Acapulco, si opulente à l'époque où les fameux galions du gouvernement espagnol en sortaient chargés de millions pour Manille et pour l'Espagne, puis entièrement déchue après la révolution du Mexique, ne s'est un peu relevée que depuis l'occupation de la Californie par les Américains du Nord, à la faveur du grand mouvement d'émigration qui se porta sur cette contrée, et en participant à l'approvisionnement de la colonie, naissante alors, qui est devenue depuis un État si riche et si florissant. Les ports de Manzanillo et de San-Blas n'ont qu'une importance secondaire, quoique le premier passe pour être très-bon. Non loin du second on trouve la ville assez considérable de Tépic. Mais le plus important de toute la côte est celui de Mazatlan, situé encore plus au nord, à l'entrée du golfe de Californie. Il n'offre cependant qu'un assez mauvais mouillage. On y échange des articles d'Europe contre de l'argent, de l'or et du cuivre, du brésillet, des perles fines, des cuirs salés et un peu d'écaille. Mazatlan trafique surtout avec les États-Unis, soit la Californie en particulier, l'Angleterre, Hambourg et Brême, la France, le Chili et le Pérou ; dans l'occasion aussi avec la Chine, l'Espagne et la Belgique. On évaluait, en 1865, le mouvement commercial de ce port à 24,320,000 fr., chiffre dans lequel ses exportations n'ont figuré toutefois que pour 6,624,000 fr. Des services réguliers de navigation à vapeur, auxquels sont affectés les steamers de la ligne de San-Francisco à Panama, ont été organisés, en 1865, pour les

communications avec ces deux points entre les ports mexicains de Mazatlan, de San-Blas et d'Acapulco. Le port de la Sonora, Guaymas est excellent, mais les dissidents viennent aussi de s'en emparer. C'est principalement par les petits ports intermédiaires de la partie citérieure du golfe de Californie, par Altata, où l'on trouve aussi à charger du brésillet, et par Navachiste, comme par la Paz, dans la péninsule même, que les bandes du nord-ouest ont reçu jusqu'à présent des armes et des munitions de guerre, ainsi que leur approvisionnement d'autres marchandises.

Des divers gouvernements qui se sont succédé au Mexique, aucun ne s'est appliqué à livrer à la publicité des données suffisantes pour une évaluation de l'ensemble du commerce extérieur de cette contrée. Sous la domination espagnole, l'absurdité du monopole commercial que la métropole y avait introduit, et qui se résumait, annuellement, dans l'envoi collectif d'une flotte marchande à la Véra-Cruz et dans l'expédition, d'Acapulco, des galions de la mer du Sud, avait fait prendre un immense développement à la contrebande, que le gouvernement était lui-même obligé de tolérer, bien qu'elle fût devenue une arme politique entre les mains des ennemis de l'Espagne. Après la fin de ce régime, M. Lerda de Tejada évaluait le commerce de la confédération mexicaine, pour 1828, à 24,436,613 piastres (environ 131 millions de francs) seulement, soit à 9,947,827 piastres pour les importations et à 14,488,786 pour les exportations, métaux précieux et numéraire compris. Observons à ce sujet que, sous la domination espagnole, les mines d'or et d'argent seules produisaient souvent jusqu'à 150 millions de francs par an, tandis que, depuis lors, le chiffre annuel de la même production s'est réduit de près d'un tiers, ce qui diminue d'autant l'exportation du Mexique. Aujourd'hui, pour avoir un aperçu général du mouvement des échanges de cette contrée, il faut en chercher les éléments dans les états de commerce des pays étrangers entre lesquels ses relations se partagent, et parmi lesquels il faut surtout nommer, après l'Angleterre, la France et les États-Unis, les villes Anséatiques, la Belgique, l'Espagne et l'Italie. Avant la dernière expédition française, d'après des informations sans caractère officiel, on estimait son commerce extérieur, conjecturalement et en moyenne, vers 1860, à environ

180 millions de francs, dans lesquels la part de l'importation n'aurait été que de moins de la moitié. Le produit annuel des droits de douane, perçus, tant à la sortie qu'à l'entrée, était alors évalué à 8 millions de piastres à peu près.

L'Angleterre est le pays qui reçoit le plus du Mexique, surtout en argent. Sur les apports contrôlés de métaux précieux de l'Amérique espagnole et des Antilles dans le Royaume-Uni, qui se sont élevés de 10,548,060 liv. st., en 1863, à 12,242,283 liv. st., soit plus de 306 millions de francs, en 1864, 6,651,506 liv. st. dans la première année, et 7,002,384 liv. st., soit plus de 175 millions de francs, dans la seconde, reviennent à l'argent, tiré en majeure partie du Mexique.

D'autre part, le numéraire envoyé d'Angleterre dans les mêmes pays d'Amérique, pour balance de comptes, ne dépasse pas, sur les états de douane des mêmes années, les modiques sommes de 379,335 et 266,929 liv. st.

Avec le Mexique seul, les échanges de marchandises du Royaume-Uni ont présenté les résultats généraux suivants :

	A l'importation.		A l'exportation.	
	1863.	1864.	1863.	1864.
	Liv. sterl.	Liv. sterl.	Liv. sterl.	Liv. sterl.
Ports du golfe	2,287,665	3,109,222	1,710,755	2,229,922
Ports du Pacifique	6,672	20,112	38,027	1,910
Totaux	2,294,337	3,129,334	1,748,782	2,231,832
Transbordements	»	»	75,023	181,284
Parmi les exportations, les produits britanniques ont figuré pour			1,678,572	1,809,753

Ces chiffres font ressortir, d'une année à l'autre, un accroissement de près de 21 millions dans les importations, qui se sont élevées à plus de 78 millions de francs, et de $14 \frac{3}{4}$ millions dans les exportations, qui ont dépassé $60 \frac{1}{4}$ millions de francs en 1864, somme dans laquelle les produits britanniques figurent pour $45 \frac{1}{4}$ millions de francs. L'expédition française au Mexique n'y a été, comme on voit, nullement défavorable aux intérêts du commerce anglais. En 1854, année depuis laquelle il y est en progrès, le Royaume-Uni n'importait encore du Mexique que pour $5 \frac{1}{2}$ millions de francs de produits, et ses exportations pour cette contrée n'atteignaient qu'un chiffre de 11,600,000 fr., dont près de 10,800,000 en produits de son sol et de son industrie propres. Outre les cotons, presque en totalité de la

provenance du Texas et des États-Unis, dont la Grande-Bretagne a reçu pour 283,556 liv. st. en 1862, 2,067,939 en 1863 et 2,954,127 en 1864; par la voie du Mexique, elle a tiré de celui-ci même, en cette dernière année, pour 49,475 liv. st. (67,384 en 1860) de cochenille, 46,799 (134,014 en 1861) d'acajou, 19,873 de filaments de la nature du chanvre et 16,017 de bois de Campêche, avec du brésillet, de la racine de jalap et du tabac en feuilles, un peu d'indigo, de cuivre, de cuirs bruts et de fustet, de la vanille, de la salsepareille, etc.

Le Royaume-Uni a fourni, de son côté, au Mexique, en 1864, pour 1,067,817 liv. st. de tissus de coton, 233,799 de toile de lin, 202,701 de lainages (246,087 en 1863), 43,262 d'effets d'habillement et merceries, 315,392 de soie grége, chiffre tout à fait exceptionnel, 72,536 de mercure, 42,503 de quincaillerie et coutellerie, 41,858 de fers (77,765 en 1863), 39,926 de machines, 31,203 de coton filé, des soieries anglaises et de l'Inde, de la bière, des poteries, des drogueries et produits chimiques, du cuir préparé et ouvré, du fer-blanc, de la houille, des armes et munitions, du corail et d'autres articles britanniques ou d'entrepôt, en petites quantités.

Le commerce de la France avec le Mexique, après avoir oscillé entre 5,400,000 fr. en 1827, 1,400,000 en 1847, 5,800,000 en 1856 et 3,900,000 en 1862, à l'importation générale, en ne comptant que les marchandises, et présenté respectivement, dans les mêmes années, les chiffres de 13,600,000, 2,500,000, 19,500,000 et 16,100,000 à l'exportation, sans compter les articles étrangers compris dans nos envois, s'est élevé finalement aux chiffres suivants :

	1863.	1864.	1865.
1° *Marchandises.*	Francs.	Francs.	Francs.
Importation	4,920,000	6,111,000	5,704,000
Dont mises en consommation	4,275,000	5,732,000	5,469,000
Exportation	22,217,000	70,687,000	70,711,000
Dont en produits français	16,414,000	57,329,000	57,728,000
2° *Numéraire.*			
Déclaré en douane à l'entrée	626,300	9,208,813[1]	22,565,000[2]
— — à la sortie	8,165,700	4,590,000 en or.	»

1. Dont 5,768,493 fr. importés pour le compte de la France, à savoir: 5,257,420 en argent, 498,900 en or et 12,173 en billon de cuivre; le reste en transit.

2. Dont 11,518,000 fr. seulement, soit 10,600,000 en argent et 918,000 en or, pour le compte de la France.

Les besoins de l'armée expéditionnaire ont déterminé, comme on voit, un accroissement extraordinaire dans nos envois au Mexique, pendant les deux dernières années, tandis que l'importation n'a que faiblement augmenté, si l'on excepte le numéraire, dont le chiffre ne peut cependant entrer en comparaison avec celui des espèces et lingots que le Royaume-Uni tire de cette contrée. En somme, notre commerce propre avec le Mexique n'atteignait encore, dans chacune des années 1864 et 1865, que 63 millions de francs en marchandises, ce qui ne fait pas la moitié de celui de la Grande-Bretagne, évalué à 134 millions de francs.

Les ports mexicains avec lesquels nos opérations ont eu le plus d'importance sont ceux de la Véra-Cruz et de Tampico, à l'aller, ainsi que ceux de Carmen et de Mazatlan, au retour.

Nous n'avons importé du Mexique, en 1864, que pour 1,810,000 fr. de bois de teinture et d'ébénisterie, pour 1,408,000 de coton, aussi en majeure partie de provenance texienne, pour 908,000 de cochenille, 427,000 de peaux brutes et 323,000 de nacre, avec de la vanille, de l'abaca et du *phormium tenax*, de la racine de jalap et de la salsepareille, un peu de cuivre, d'avoine, etc. Sur les états de 1860, les bois de teinture figuraient pour 2,058,000 fr., les peaux brutes pour 547,000 et la nacre pour 525,000, l'écaille de tortue, les perles et l'indigo, en outre, pour de moindres sommes. Il n'y a guère de progrès à signaler en 1865, dans l'exportation des produits mexicains, que sur les bois, dont le chiffre total, à l'importation de France, est remonté à 2,386,000 fr.

Dans nos envois et fournitures de produits français, les effets d'habillement représentaient, en 1864, 19,591,000 fr. (en 1865, année dont les résultats viennent également d'être publiés, 21,057,000), les lainages 11,215,000, les soieries 7,739,000, les vins 3,761,000 (4,948,000 en 1865), les merceries et boutons 2,624,000, les cotonnades 2,526,000, le papier, les livres et les gravures 1,061,000, les poteries et verreries 806,000, le poisson mariné 747,000, les ouvrages en peau et en cuir 696,000, les outils et ouvrages en métaux 649,000, les modes 487,000, les eaux-de-vie et liqueurs 461,000, les poils de toute sorte 451,000, les médicaments 409,000, les peaux préparées 371,000, la parfumerie 343,000, les bougies stéariques

292,000, les instruments de musique 212,000, sans parler d'une assez grande variété d'autres articles. En outre, le transit des produits étrangers qui vont de nos ports au Mexique, a eu de l'importance, surtout pour les tissus de laine, de soie et de coton, la mercerie, les ouvrages en métaux, la bijouterie, etc., provenant des fabriques de l'Allemagne et de la Suisse, l'industrie étrangère contribuant, dans une plus ou moins forte mesure, à compléter nos assortiments, à destination du Mexique, pour la presque totalité des articles dont ils se composent.

Le commerce de l'Allemagne avec cette contrée a d'ailleurs des intermédiaires plus directs, parmi lesquels le rôle le plus actif appartient aux villes Anséatiques, soit particulièrement à Hambourg. Une partie notable du grand commerce et même du commerce de détail, au Mexique, est entre les mains des Allemands, représentés dans le pays par des centaines de familles riches ou aisées. Le Zollverein, il y a une dizaine d'années, figurait déjà pour une part de 3 millions de piastres ou plus de 15 millions de francs dans l'ensemble de l'importation mexicaine, valeur qui lui était presque tout entière payée en espèces, les retours en bois de teinture et d'acajou recueillis sur les côtes, en vanille, cochenille, plantes médicinales, poivre, peaux de bœuf et de chèvre, pour le compte de l'Allemagne aussi, comptant à peine, à côté du mouvement d'exportation de l'argent mexicain, sous forme de piastres ou lingots[1].

Le Mexique fait une grande consommation de cotonnades de toutes sortes, à tel point que la valeur de l'importation de ces tissus y représente les $^2/_5$ de celle de la totalité des marchandises qu'il tire de l'étranger. On a vu plus haut ce que l'Angleterre lui fournit de ces mêmes tissus, article dont elle a presque le monopole, aucune fabrique de toiles de coton de la finesse du madapolam n'ayant été jusqu'à présent établie au Mexique. Généralement, les fabricants français, en travaillant pour ce marché, ne devraient jamais perdre de vue que la masse du peuple y est habituée aux produits anglais ou autres de qualité inférieure, et, par conséquent, moins chers que les nôtres. Pour y réussir, il faut donc s'appliquer à l'imitation des tissus

---

1. *Annales*, MEXIQUE, F. C., n° 5, p. 9.

à bon marché. C'est ce que la Belgique a compris; aussi fait-elle au Mexique des envois de cotonnades, par la voie de nos ports.

Dans l'état de crise où se trouve encore cette contrée, qui devrait être une des plus prospères du Nouveau Monde, et à l'approche d'événements qui peuvent décider de son sort, dans un sens ou dans l'autre, il serait oiseux de se livrer à des conjectures sur son avenir; il faut se borner à former des vœux pour qu'elle ne retombe pas dans l'état de confusion et d'anarchie, qui avait précédé l'intervention française. Puissent les efforts du gouvernement qu'elle a installé au Mexique, et qui appelle de nouveau le suffrage national à son aide, réussir à relever ce pays de sa torpeur, lui rendre quelque vitalité, en mettant un terme au désordre, et ranimer la sève, abondante, mais depuis longtemps arrêtée, de son développement économique[1]!

Amérique centrale.

C'est le nom par lequel on désigne la région des isthmes qui s'étend, du nord-ouest au sud-est, depuis les provinces méridionales du Mexique jusqu'à la nouvelle confédération colombienne, sur le territoire de laquelle elle s'étrangle davantage encore et forme, au sud, le plus resserré des isthmes, celui de Panama ou Darien. Comme on l'a vu, le plus septentrional, celui de Téhuantépec, à l'ouest des provinces de Chiapas et de Tabasco, appartient encore au Mexique. Dans ses limites politiques actuelles, cette longue bande, très-montagneuse, volcanique et sujette aux tremblements de terre, à l'intérieur, ainsi que très-inégalement découpée sur ses rivages, comprend, sous la latitude tropicale de 8° à 18° au nord de l'équateur : 1° l'État de Guatémala, au sud-est de Chiapas, au sud du Yucatan et à l'ouest de la colonie anglaise de Balise (voir plus haut p. 30), avec son principal développement de côtes sur l'océan Pacifique et une issue peu

---

1. Parmi les ouvrages à consulter sur ce pays, il ne faut pas oublier le classique *Essai politique sur le royaume de la Nouvelle-Espagne,* d'Alex. de Humboldt, 2° édit., Paris, 2 vol.; *le Mexique ancien et moderne,* par M. Michel Chevalier, Paris, 1863; *le Mexique,* par Mathieu de Fossey, 3° édit., Paris, 1865. — La courte notice sur *le Mexique,* de C. B. Heller (Vienne, 1864, en allemand), est aussi d'un homme qui connaît bien les ressources du pays.

large, au fond de la baie de Honduras, sur le golfe du Mexique; 2° l'État de Honduras, riverain de la baie du même nom et touchant aussi, du côté opposé, par celle de Fonséca à la mer du Sud; 3° le Salvador, entre le précédent et Guatémala, sur la même mer; 4° l'État de Nicaragua, sur les deux océans, avec le grand lac du même nom, presque contigu à celui de Léon, encore plus rapproché de la côte occidentale, et la rivière de San-Juan du Nord, qui déverse le trop plein des eaux du premier dans l'Atlantique, au sud de la côte des Mosquitos (tribu sauvage, formée d'un mélange d'Indiens et de nègres marrons, venus là des Antilles, qui occupe presque tout le reste du littoral de l'Est, où son indépendance a été longtemps protégée par l'Angleterre); 5° enfin, le petit État modèle de Costa-Rica, le plus méridional du Centre-Amérique, à cheval sur les deux mers, au sud du lac de Nicaragua et du fleuve qui en sort.

On évalue approximativement la superficie et la population des différentes parties de l'Amérique centrale aux chiffres suivants:

	Hectares.	Ames.
Guatémala	10,510,600	900,000 [1]
Salvador	1,890,600	600,000
Honduras	6,039,000	382,000
Nicaragua	11,946,200	350,000
Costa-Rica	5,539,300	122,000 [2]
Ensemble	35,925,700 [3]	2,354,000

Voilà, comme on voit, un territoire pour le moins égal en surface aux deux tiers de la France; mais toute cette contrée n'est encore, partout, que très-faiblement peuplée, malgré la rare fécondité de ses plaines arrosées par les eaux découlant de la Cordillère, qui la parcourt dans une longueur de près de 500 lieues, en serrant de très-près le littoral de l'océan Pacifique; aussi n'y a-t-il de rivières d'une certaine étendue que sur le versant oriental, tributaire de l'Atlantique. L'élément européen de la population, les créoles, ne dominent absolument que dans le petit État de Costa-Rica; partout ailleurs ils ne forment, numériquement, que la minorité, à côté des habitants d'origine indienne, des métis et des autres gens de couleur.

1. Près de 1,200,000 aujourd'hui, d'après M. Pastor Ospina.

2. 108,000 seulement d'après le tout dernier recensement.

3. Avec les parties entièrement inhabitées, ou seulement occupées par les Mosquitos et les Caraïbes, même près de 53 millions d'hectares.

L'ancienne capitainerie générale de Guatémala offre, dans ses productions, beaucoup d'analogie avec le Mexique, dont elle forme pour ainsi dire le complément naturel au sud, avait même embrassé la cause, pendant la révolution d'Amérique, et ne se détacha qu'en 1823, après la chute de l'empereur Augustin Iturbide, pour former elle-même une confédération indépendante de cinq États, qui ne se maintint toutefois que jusqu'en 1839. Or, comme la plupart de ses membres ont eu, depuis, non moins cruellement à souffrir de la tyrannie ou de l'anarchie à l'intérieur, des guerres qu'ils se sont faites entre eux, des entreprises de flibustiers américains, tels que le fameux Walker, et des jalousies commerciales qui existent entre l'Angleterre et les États-Unis, il est certain que, si un pouvoir ferme et stable était parvenu à s'établir au Mexique, d'aussi faibles États n'eussent pu mieux faire que de s'y rallier, dans l'intérêt commun de leur sécurité, de leur défense contre les empiétements du dehors et de leur prospérité future.

Le pays renferme, comme le Mexique, des mines d'or et d'argent, notamment dans le Honduras. Il est surtout riche en forêts, qui fournissent les bois de teinture et d'ébénisterie, tels que le bois dit de Campêche, l'acajou, le bois de rose et le bois de sapan dit de Nicaragua. On y trouve aussi le cocotier et l'arbre sur lequel on recueille le baume dit du Pérou. Toute la végétation tropicale s'y déploie richement. La cochenille du nopalier et le café forment les deux objets principaux du commerce d'exportation; mais il s'y joint de l'indigo, du coton, du caoutchouc, de la salsepareille et d'autres drogues médicinales; on cultive aussi la canne à sucre, et le cacao vient parfaitement, ainsi que le tabac. En général, le Centre-Amérique, dans l'état actuel encore très-limité des cultures, échange annuellement pour une trentaine de millions de francs de ses produits contre les articles qu'il importe de l'étranger, pour sa propre consommation. C'est toutefois moins son importance territoriale, de beaucoup inférieure à celle des autres parties de la ci-devant Amérique espagnole, que sa position, jointe à sa configuration particulière, qui a fixé sur cette contrée l'attention des puissances maritimes, celle de l'Angleterre et des États-Unis principalement; c'est pour ceux-ci, depuis l'acquisition de la Californie surtout, le besoin d'une

voie de transit et de communication plus directe que le long itinéraire de la circumnavigation du cap Horn, qui a mis en évidence les isthmes de l'Amérique centrale. Or, tandis que la largeur de l'isthme de Téhuantépec est de 222 kilomètres, on n'en compte que 180 du port de Caballos, dans le golfe de Honduras, à la baie de Fonséca, et la distance se réduit même à 65 kilomètres de Chagrès à Panama, dans l'isthme de ce nom, qui est le plus étroit, mais le plus éloigné, dans la direction du nord au sud. On calculait qu'avec des voies praticables et des services organisés, la durée d'un voyage entre New-York et San-Francisco ne serait que d'un peu plus de 13 jours par le Honduras, de moins de 23 par le Nicaragua, et de 24 à 25 par Panama. Cette dernière ligne, grâce aux facilités de l'établissement du chemin de fer que l'on y a construit, l'a emporté sur ses rivales, en attendant que l'on puisse s'entendre sur les moyens de résoudre le problème de l'exécution, plus difficile et plus dispendieuse, d'un canal interocéanique. Aussi, les Anglais et les Américains du Nord ont-ils visé de bonne heure à l'agrandissement de leur influence sur l'isthme de Nicaragua. C'est dans cet intérêt que les premiers, arguant de leur protectorat sur les Mosquitos de la côte, bloquèrent, en été 1844, puis occupèrent, à l'embouchure de la rivière San-Juan del Norte, le port du même nom, qu'ils appelèrent Greytown, et que les seconds bombardèrent plus tard, en pleine paix, pour appuyer une simple réclamation d'argent. C'est dans le même but que l'on avait un moment songé, en Angleterre, à former un établissement, plus au nord sur la même côte, à Bluefields, et que l'on y pensait à s'approprier l'île de Ruatan et d'autres de la baie, en face du littoral de l'État de Honduras, pendant que, de la part des États-Unis, la compagnie Vanderbilt organisait, en 1850, sur la rivière San-Juan et le lac de Nicaragua, une ligne de petits bateaux à vapeur, combinée avec un chemin de fer aboutissant à l'océan Pacifique. Le traité Clayton-Bulwer, conclu la même année, espèce de compromis entre les prétentions rivales des deux puissances, devait consacrer leur protectorat commun sur cette voie de transit et l'indépendance des pays qu'elle traverse.

L'Angleterre, après avoir, en conséquence, renoncé à Greytown, qui forma, pendant quelques années, comme une petite république

indépendante, finit par se décider également à la rétrocession des îles mentionnées à l'État de Honduras. Mais celui de Nicaragua fut indignement violenté par le chef d'aventuriers américain Walker, lequel, profitant de la division qui régnait entre les villes de Léon et de Grenade, chefs-lieux des deux départements du Nord et du Sud, prit parti pour le premier et tyrannisa tout le pays, après s'en être rendu maître, et avoir même saisi les bateaux de la compagnie Vanderbilt, jusqu'à ce que les agents de celle-ci parvinrent, avec le secours de Costa-Rica, à lui faire lâcher sa proie, en chassant sa bande et s'emparant de sa personne. Cependant l'ancien service de bateaux à vapeur n'en a pas moins cessé de fonctionner en 1856, et il n'a pas été rétabli jusqu'à présent.

Aujourd'hui, l'État de Nicaragua est rentré en possession du port et de la rivière de San-Juan du Nord, et le Centre-Amérique, sorti de cette phase d'agitations convulsives. Bien que le lien fédéral entre les divers États ne se soit pas renoué, ils sont pourtant encore en partie liés entre eux par certaines conventions politiques et commerciales, en vertu desquelles ils continuent à traiter mutuellement les produits respectifs de leur sol comme des produits nationaux et ne les soumettent qu'à des taxes intérieures plus modiques que les droits de douane, établis sur les marchandises de l'étranger, par des tarifs distincts, dans chacune des cinq républiques. Toutes les cinq ont aussi conservé l'usage des mêmes poids et mesures, qui sont: le quintal espagnol de 100 livres ou 46 kilogrammes (avec ses subdivisions, la livre de 2 marcs ou 16 onces, l'once de 16 adarmes, et l'adarme de 36 grains), l'arrobe de 11 $^1/_2$ kilogrammes et la vare de 3 pieds, équivalant à 84 centimètres. Mais la piastre forte de 8 réaux ou 100 cents, présente des différences. Ainsi la piastre d'argent de Guatémala, dont le poids légal a été fixé, en avril 1859, à 492 grains, n'est frappée qu'au titre de 10 deniers 20 grains de fin (sur 12 deniers de 24 grains chacun), avec une tolérance de 4 grains pour le poids et d'un grain pour le titre. Les caisses publiques de cet État, comme celles du Honduras, ne prennent cependant l'aigle d'or des États-Unis que pour 10 piastres, le souverain anglais (d'une livre sterling) pour 4^{piastres},87 $^1/_2$, la pièce de 20 fr. pour 3^{piastres},87 $^1/_2$, et le dollar pour une piastre, tandis que celles de Costa-Rica re-

çoivent l'aigle pour 11 piastres, le souverain pour 5.03, la pièce de 20 fr. pour 4.02, et l'once d'or des républiques hispano-américaines, de la valeur nominale de 16 piastres fortes, même pour 17.04, depuis 1861. Dans le Nicaragua, au contraire, ladite once n'est reçue que pour 15piastres,60, et la piastre coupée dite *macouquine*, de la valeur nominale d'une demi-piastre de 4 réaux, que pour 40 cents. Ajoutons que, d'après l'essayage fait à Paris, la piastre du Salvador pèse 26 grammes, au titre de 902 $^1/_2$, et vaut 5 fr. 17 c., tandis que celle de Guatémala de 1864, frappée au même titre, ne pèse que 24 $^1/_2$ grammes, valant tout au plus 4 fr. 88 c. Or, la piastre mexicaine de 1838 vaut 5 fr. 24 $^1/_2$ c., la piastre espagnole de 5 fr. 34 $^1/_2$ c. à 5 fr. 35 $^1/_4$ c., et notre franc n'est accepté au change, dans le Guatémala, que pour 90 centimes, bien qu'il soit aussi pur que la monnaie d'argent du pays. Il en résulte, pour le commerce étranger, des rapports monétaires très-défavorables et des perturbations qui l'exposent à perdre jusqu'à 10 p. 100 sur la valeur nominale de son argent.

Passons maintenant, en commençant par cet État, le plus important des cinq, à l'examen des particularités de la situation commerciale de chacun.

Guatémala. — Le capitaine général Don Rafaël Carrera, qui s'était fait nommer président à vie de la république en 1854, avec l'appui des hommes de couleur et du clergé, et l'avait ensuite gouvernée avec beaucoup de fermeté, mais aussi de rigueur, jusqu'à sa mort, arrivée le 14 avril 1865, a été remplacé dans la présidence par le général Don Vicente Cerna, qu'il avait désigné lui-même pour successeur. Le Guatémala, ou pays des arbres par excellence, renferme aussi des mines d'argent, dont plusieurs de découverte récente. La récolte de la cochenille, qui y forme l'article d'exportation principal, excellente en 1865, s'est élevée cette année à environ 10,000 quintaux espagnols, que l'on peut évaluer à 5 millions de francs. La guerre civile des États-Unis avait aussi donné, dans ce pays, une forte impulsion à la culture du coton; mais, depuis, la crise occasionnée dans presque toute l'Amérique centrale par la baisse des prix de ce produit, à la fin de la guerre, a découragé les planteurs qui, dans le Guatémala, se rejettent principalement sur la culture du café; aussi croit-on que la récolte de cette denrée pourra, en peu d'années, y

atteindre et même dépasser 100,000 quintaux. Parmi les autres productions, distinguons encore les bois, des ananas délicieux et le cacao renommé de Soconusco.

Le commerce extérieur de cet État s'est élevé, en 1865, à la somme de 17,415,000 fr., dans laquelle les importations figurent pour 8,248,000 et les exportations pour 9,167,000 fr. Elle offre, comparativement à 1864, un accroissement de 1,248,000 fr., qui a porté presque exclusivement sur les importations. Ce commerce, qui, dans les dix années précédentes, avait varié entre 2,859,000 piastres, en 1854, et 3,366,000 piastres (18,176,000 fr.), en 1860, le chiffre le plus considérable qu'il ait jamais atteint, se fait principalement par le port de San-José, sur la mer du Sud, ainsi que par ceux d'Izabal et de Santo-Tomas sur la baie de Honduras. Les Belges, par suite d'un contrat passé, en 1842, avec le gouvernement de Guatémala, ont entrepris de former, dans le rayon de ce dernier port, un établissement colonial, qui n'a pu cependant prospérer, à cause de son isolement. Il y a 112 kilomètres de San-José à Guatémala et environ 250 de cette ville à Izabal, qu'il a été question, en 1859, de relier avec la capitale par une route. A Izabal, les marchandises doivent être ensuite embarquées sur le lac du même nom et descendre le Rio-Dulce jusqu'à Livingston, pour arriver au golfe, dont la côte, ainsi que les bords de la rivière, est encore à peu près déserte et couverte d'épaisses forêts. Mais, comme Guatémala et les autres États de l'Amérique centrale, avec leurs chefs-lieux, presque tous voisins des rivages du Sud, sont d'un accès plus facile de ce côté que de l'autre, c'est par le Pacifique aussi qu'ils s'approvisionnent aujourd'hui principalement de marchandises d'Europe : autrement dit par la voie de Panama, où la compagnie américaine du chemin de fer de transit a organisé, de plus, un service bimensuel de bateaux à vapeur, qui visitent aussi régulièrement le port de San-José, comme tous les autres points importants de la côte du Sud, depuis l'État de Costa-Rica jusqu'à celui de Guatémala, entre lesquels les communications commerciales et postales viennent d'être rétablies, après une assez longue interruption. A cette ligne correspondent, sur la côte du Nord, les services de paquebots, également bimensuels, des compagnies anglaises de Southampton et de Liverpool, avec celui de la compagnie

française de Saint-Nazaire à Colon. On néglige ainsi le port d'Izabal. Cependant, il se fait encore de la contrebande de cabotage entre ce point et les côtes du Honduras et du Yucatan, en partie par le moyen de navires espagnols. Izabal communique surtout avec l'établissement anglais de Balise.

La valeur des importations françaises que le Guatémala a reçues directement, par la voie de Panama, est montée de 85,000 piastres, en 1853, à 331,000 en 1859, puis retombée à 131,000 piastres en 1863; mais ce n'est là qu'une petite partie de nos envois, ceux de nos produits qui passent par les entrepôts d'Angleterre, ou que nous expédions par cette voie à destination de Colon et de l'Amérique centrale, formant des valeurs certainement beaucoup plus considérables.

Les articles français qui conviennent le mieux à la consommation du pays sont les soieries de Lyon, la draperie et les nouveautés pour pantalons d'Elbeuf, les cotonnades de Rouen et d'Alsace, les mérinos, châles, etc., la lingerie, la chapellerie, les chaussures, la parfumerie, les verreries et cristaux, porcelaines et faïences, l'horlogerie, la bijouterie fine et fausse, la quincaillerie, la bimbeloterie, nos vins de bonne qualité ordinaire, ainsi que nos eaux-de-vie et liqueurs. On constate cependant une diminution sensible dans la consommation de nos liquides, et le marché de ce pays pourrait bien nous échapper, si nous continuons à y envoyer des vins de qualité trop inférieure. Enfin, l'on trouve aussi à placer, dans le Guatémala et toute l'Amérique centrale, sur les côtes du Pacifique, où l'agriculture tend à prendre un certain développement depuis quelques années, des instruments aratoires perfectionnés[1], dont l'Angleterre et les États-Unis ont eu seuls la fourniture jusqu'à présent.

Les retours du Guatémala se font généralement en cochenille et produits du sol. Les traites que l'on reçoit se font à 90 jours de vue, la livre sterling à 4 piastres 7 réaux, en moyenne, sur Londres, ou bien aussi, la piastre à 5 francs, sur Paris, avec un escompte qui varie de 2 à 5 p. 100.

---

1. Voir, pour la spécification, *Annales*. AMÉRIQUE CENTRALE, F. C., nº 10, p. 9.

La base du régime de douane est le tarif du 1er septembre 1855[1]. Actuellement, les droits d'entrée varient de 20 p. 100 (sur les soieries), à 50 p. 100 (sur les cotonnades), pour les tissus, et de 2piastres,05 à 3.85 par caisse de 12 bouteilles, pour les vins. La cochenille paye, à la sortie, un droit de 1 piastre par suron de 69 kilogrammes, le coton 2 réaux par balle, tandis que le sucre et le café jouissent d'une prime à la sortie. L'existence, dans le pays même, d'un assez grand nombre de métiers à tisser la laine et le coton peut expliquer, jusqu'à un certain point, l'élévation des droits sur les tissus étrangers de même nature. A San-José, tous les bâtiments, nationaux ou étrangers, payent 2 réaux par tonneau ; à Izabal, ceux qui sont au-dessous de 150 tonneaux, même 4 réaux par tonneau, pour droits de port, d'ancrage et de phare[2].

Salvador. — Cet État, ainsi nommé d'après son chef-lieu San-Salvador, avec les villes de Sonsonate et de San-Miguel, dans la partie la plus riche du pays, et les ports d'Acajutla, de la Libertad, de Concordia et de la Union, le meilleur de tous, sur la baie de Fonséca, produit surtout de l'indigo. Tous les quatre ports sont constitués en entrepôts. La construction d'un môle en fer est projetée dans celui de la Libertad. Le gouvernement de la république vient de passer en même temps un contrat, pour l'établissement d'un service de paquebots entre ses ports et San-Francisco. On avait, il y a quelques années, le projet de former, dans la plaine fertile et salubre de Santa-Técla, où le café réussit parfaitement, une colonie agricole, au moyen de l'introduction de coolies et avec l'aide d'émigrants européens, mais ni la situation de ce district, éloigné des centres de population, ni l'esprit des habitants du pays ne paraissent très-favorables à l'établissement de colons d'Europe. Un des objets principaux dont on s'occupe aujourd'hui, dans cet État, c'est l'amélioration des routes. Dans le commerce extérieur du Salvador, l'importation s'est

1. Voir, pour la réglementation des ports et les changements opérés dans la législation douanière de Guatémala, *Annales du commerce extérieur*, AMÉRIQUE CENTRALE, L. C., nos 4 à 6, 8 et 9.

2. Voir, pour des renseignements plus détaillés, *ibidem*, F. C., nos 4 à 14, p. 5, ainsi qu'une description du Guatémala, publiée dans le pays, il y a peu d'années, sous le titre de *Guia de forasteros*.

élevée, en 1865, à 1,688,643 piastres et l'exportation à 2,888,130; ces chiffres dépassent ceux de l'année précédente, le premier de 45,495, le second de 1,212,634 piastres. Parmi les ressources, trop négligées jusqu'à présent, qu'il y aurait le plus d'avantage à exploiter sur une échelle majeure, il faut mentionner la production et la préparation du caoutchouc[1]. Les foires jouent un rôle important, même dans le commerce extérieur du pays, surtout pour les indigos.

Le tarif des douanes date de 1837, époque à laquelle la confédération du Centre-Amérique n'était pas encore dissoute. Depuis, un décret du 6 juin 1860 a fait, dans le Salvador, du commerce des liqueurs fortes étrangères un monopole de l'État. Sur tous les autres produits étrangers, la douane perçoit un droit d'entrée général de 20 p. 100 de la valeur facturée, droit payable toutefois partie seulement en espèces et partie en papier, ce qui le réduisait de fait à 12 ou 15 p. 100[2], taux plus modique que dans les autres États. Tout récemment, enfin, la république du Salvador a conclu avec l'Espagne un traité de paix et d'amitié, par lequel cette dernière reconnaît formellement l'indépendance de toutes ses anciennes provinces de l'Amérique centrale.

Honduras. — Dans cet État, comme dans ceux de Nicaragua et de Costa-Rica, on retrouve toutes les productions déjà mentionnées de l'Amérique centrale, à l'exception de la cochenille et de l'indigo. Il y a des bois de toute espèce et une excellente qualité de tabac, dont il a été fait des envois même en Europe, à diverses reprises. On recueille de la vanille, de la salsepareille, du quinquina et du suif végétal. Plusieurs des mines d'argent et d'or ont été achetées par une compagnie française. Le Honduras possède, en outre, de nombreuses mines de cuivre à peine exploitées, et on y trouve des opales en assez grande quantité, mais de qualité inférieure. Le chef-lieu Comayagua est situé dans l'intérieur. L'activité de la contrebande a déterminé, en 1860, le gouvernement de cet État à transférer ses

1. Voir *Annales*, Amérique centrale, F. C., n° 11, p. 18.

2. Voir, pour l'ensemble du régime commercial de cet État et ses modifications diverses, *Annales*, Amérique centrale, L. C., n° 7; puis, dans le même recueil, sous la rubrique Pays étrangers en général, n°s 1 et 2; pour les renseignements statistiques, enfin, *ibidem*, Amérique centrale, F. C., n°s 4 à 12.

douanes des ports de San-Lorenzo, la Bréa et Pédrégal, sur la baie de Fonséca, à celui d'Amapala, dans l'île du Tigre, qui avait été déclaré port franc en 1857, mais n'a conservé, depuis, de cette franchise que le privilége d'entrepôt. Le projet de 1860 de conférer le même privilége aux ports d'Omoa et de Truxillo, sur le golfe de Honduras, a été presque aussitôt abandonné. L'acquittement des droits de douane se fait partie en espèces, partie en bons de l'État. En 1860, la loi générale des douanes du 15 avril 1843 subit diverses modifications; on frappa la salsepareille d'un droit de 12 p. 100 à la sortie, et on établit un droit de transit de 6 p. 100; puis un décret du 18 février 1861 augmenta les droits d'entrée sur les boissons fermentées et les spiritueux[1]. Plus récemment, un décret du 22 février 1865 a fixé à 30 p. 100 le droit général sur les marchandises importées par terre et par mer; puis un autre du 20 septembre suivant soumit au même droit les liquides étrangers dont l'importation n'était pas libre, auparavant. Afin de remédier à l'insuffisance des récoltes, on a permis aussi l'importation des farines étrangères.

Le commerce extérieur de cet État est peu considérable. Il n'atteignait encore, en 1859, que 3,700,000 fr. à l'importation et 4,125,000 à l'exportation. Celle-ci comprend surtout du bétail, très-abondant dans le Honduras, qui en fournit aux autres parties de l'Amérique centrale et à la Havane; puis des bois, des cuirs bruts, etc., avec un peu d'or et d'argent, dont la sortie devra néanmoins être prohibée, suivant un ordre présidentiel du 22 février 1860, quand le pays aura son propre hôtel des monnaies.

Des tentatives de colonisation récentes, faites avec emploi des bras d'émigrants chinois, ont donné lieu à quelques troubles, par suite de leur refus de travailler. Le projet d'un chemin de fer interocéanique qu'une compagnie des États-Unis avait, en 1853, proposé d'établir du port de Caballos, situé au fond du golfe de Honduras, à la baie de Fonséca (259 kilomètres), ne paraît pas entièrement abandonné. Une autre compagnie américaine s'est chargée de la création

1. Voir, sur l'ensemble de ce régime et ses modifications, jusqu'en 1862, *Annales*, AMÉRIQUE CENTRALE, L. C., n°s 3, 11 et 13 (organisation des douanes), ainsi que PAYS ÉTRANGERS EN GÉNÉRAL, n°s 2 et 3.

d'un service à vapeur entre Truxillo et l'île de Cuba, en correspondance avec New-York[1].

Nicaragua. — Cette république, dont Managua est aujourd'hui le chef-lieu, abonde, comme le Honduras, en forêts presque impénétrables et en mines inexploitées et même inexplorées pour la plupart. On y trouve toutes les essences de bois recherchées pour l'ébénisterie et la teinture, ces derniers surtout près des bords du lac, du côté de l'océan Pacifique, ainsi que de l'or et de l'argent. Le pays est très-bien arrosé. Le climat y varie beaucoup, selon l'élévation du terrain, comme dans toute l'Amérique centrale. Le sol, en général fertile, est très-propre à l'agriculture, nourrit beaucoup de chevaux et de mulets, et se prête surtout à l'élève du bétail. Il convient aussi parfaitement à la culture du coton, dont le gouvernement, par un décret du 14 mai 1861, crut devoir encourager l'exportation, par la remise de la moitié des droits maritimes sur les marchandises étrangères importées en échange[2]. Aussi avait-elle pris une certaine activité, jusqu'à la crise mentionnée plus haut. On cultive, en outre, mais seulement sur une petite échelle, à cause du manque de capitaux et de bras, les denrées coloniales et le tabac. L'indigotier, dont il existait autrefois des plantations considérables, vient également sur ce sol. Le Nicaragua récoltait de même encore, il y a vingt ans, une assez grande quantité de cacao, que l'on exportait pour l'Amérique du Sud; mais la paresse des habitants et l'incurie de l'administration ont laissé tarir cette source de richesse. Dix années plus tard, l'invasion des flibustiers américains a également interrompu les travaux des mines, que l'on commençait à exploiter.

Le pays produit en abondance la palme dont on fait les chapeaux dits de Panama, qui viennent surtout de Guayaquil, dans la république de l'Équateur, mais dont la fabrication se pratique aussi dans plusieurs villages du Nicaragua, celui de Boaco notamment. Il y a quelques Français établis, dans la Cordillère, à celui de la Libertad,

---

1. Voir, pour la statistique du Honduras, *Annales*, AMÉRIQUE CENTRALE, F. C., nos 1, 2, 5, 11 et 12; de plus, sur les deux États dont on vient de parler, une publication de l'Américain Squier, intitulée: *Notes on Central-America, particularly the States of Honduras and San-Salvador;* New-York, 1855.

2. *Annales*, AMÉRIQUE CENTRALE, L. C., n° 15, p. 15.

fondé, en 1851, pour l'exploitation de mines nouvellement découvertes dans le voisinage, mais en grande partie abandonnées depuis. Enfin, le gouvernement du même État a fait, en 1861, à une colonie allemande une concession de terres à Matagalpa, petite ville de l'intérieur, située près de la chaîne de montagnes qui le sépare de celui de Honduras.

Le tarif en vigueur, du 1er septembre 1858, établit sur l'importation des marchandises étrangères un droit fixé en principe à 40 p. 100 de la valeur et payable partie en bons de l'État, partie en espèces[1]. Un décret du 31 mai 1861 accorda, sous certaines conditions, la liberté du transit d'un océan à l'autre par le Nicaragua, et un autre, du 24 juillet 1863, réduisit les droits sur les boissons spiritueuses importées de l'étranger. Sur l'Atlantique, le port de San-Juan du Nord (Greytown), de ce côté le seul du Nicaragua, qui en a repris possession, mais après l'émigration de la majeure partie des habitants de la ville, par suite des ravages d'un incendie et de l'interruption du service de la ligne de transit, a été déclaré, en 1860, port franc, dans les conditions et sous les règles établies par les traités de commerce et de navigation de cet État avec les États-Unis, l'Angleterre et la France. Sur l'océan Pacifique, les relations de son commerce extérieur, qui est presque exclusivement entre les mains des Américains du Nord et des Anglais, s'établissent surtout par le port de Réaléjo, celui de l'ancienne capitale Léon, au nord, par celui de San-Juan du Sud, dans le midi, et, depuis 1861, aussi par le port de Corinto, dans l'île de Punta-Icaco.

Il n'a été importé en 1865, pour l'intérieur, à San-Juan du Nord, dont la population se trouve réduite à moins de 700 habitants, que pour 1,075,000 fr. de marchandises étrangères, et les exportations de ce port, en produits du sol et des mines du pays, n'ont pas dépassé, la même année, 2,190,000 fr.; mais une bien plus grande partie des importations du Nicaragua lui arrivent par les vapeurs américains qui desservent le littoral du Pacifique. Si la somme de celles des

1. Voir *Annales*, AMÉRIQUE CENTRALE, L. C., n° 10, ainsi que, pour les temps antérieurs, nos 1 et 2 (blocus du port de San-Juan del Norte), et pour les mesures et règlements de douane et de port des années suivantes, nos 15 et 16.

deux ports de Réaléjo et de San-Juan du Sud n'a été officiellement évaluée, en 1860, qu'à 172,000 piastres, et celle de leurs exportations qu'à 274,000 piastres, il faut conclure de l'inégalité même de ces deux chiffres que la contrebande, très-active au Nicaragua, se charge de compléter l'échange et d'équilibrer le mouvement du trafic. Il ne paraît guère probable, cependant, que celui-ci puisse de sitôt y reprendre beaucoup d'importance. L'incendie des villes de Grenade et de Rivas, sur les bords du lac, en 1855 et 1856, ainsi que les autres ravages commis par Walker et sa bande d'aventuriers de Californie, si imprudemment appelés dans le pays, l'a en grande partie ruiné. Les Indiens, qui forment la grande majorité de la population, sont d'ailleurs aussi paresseux qu'indifférents pour tout ce qui touche au bien-être, et les familles créoles ou métisses, non moins indolentes sous ce climat, n'ont de même que peu de chose à demander au commerce étranger. Le maïs, dont il se fait deux récoltes par an, près des côtes, et les bananes, qui viennent partout sans culture, suffisent, dans ces contrées, avec les cotonnades, fournies par les Anglais, à tous les besoins ordinaires de la vie.

La question du transit interocéanique a, depuis longtemps, attiré l'attention de l'Europe sur le lac de Nicaragua. Celui-ci, que l'on gagnerait par la rivière San-Juan, qui pourrait être canalisée, n'est séparé du Pacifique que par une petite langue de terre, à percer au moyen d'un canal qui, partant de l'embouchure de la rivière Lajas ou de celle de la rivière Sapoa, irait aboutir soit au port de San-Juan du Sud, soit à la baie de Salinas. On a proposé aussi de canaliser la rivière Tipitapa, qui unit le lac de Nicaragua à celui de Managua, et de déboucher des bords de ce dernier soit au port de Réaléjo, soit à la baie de Fonséca. Mais tous ces projets, avant de pouvoir être mis à exécution, demanderaient de nouvelles et très-sérieuses études, dans lesquelles il y aurait à tenir compte de la topographie, du climat et de la difficulté du recrutement de bras pour les travaux. L'établissement d'un canal maritime serait d'ailleurs extrêmement dispendieux, ce qui ne permet pas d'y songer pour le moment. L'ancien service de transit, qui a existé jusqu'en 1856 et qui avait une utilité réelle, bien qu'il fût très-imparfaitement organisé, n'est pas encore rétabli, et il serait difficile de dire quand il le sera. Partout les chemins sont

dans le plus mauvais état. Afin d'y remédier en partie, des concessions ont été faites, notamment en 1861 et 1863, pour l'établissement de chemins de fer et d'autres lignes de jonction, de Bluefields, sur la côte des Mosquitos, par Chontalès et Ségovie, vers Réaléjo, ainsi que du port de San-Juan du Nord à celui de San-Juan du Sud; mais il n'est, jusqu'à présent, rien résulté non plus de ces projets. Au commencement de 1866, le gouvernement a cependant concédé à un nouvel entrepreneur, le capitaine Pym, de la marine anglaise, le privilége d'une ligne de chemin de fer à tracer, d'une mer à l'autre, sur toute l'étendue du territoire de la république[1].

Costa-Rica. — La population de ce petit État, le mieux gouverné et le plus prospère du Centre-Amérique, se trouve presque tout entière concentrée sur quelques points des plateaux de l'intérieur, dans les villes de San-José, de Cartajo et d'Hérédia, autour desquelles se déploient de nombreuses plantations de café. Elle descend en majeure partie de colons originaires de la Galice, dont elle a su conserver les habitudes traditionnelles de travail et d'économie. Comme les germes de discorde de l'antagonisme des races n'y existent pas, on a pu la comparer avec raison à une grande famille, paternellement administrée par le président de son choix.

La partie du Nicaragua avec laquelle confine son territoire étant, d'ailleurs, entièrement déserte, cet isolement même a été très-heureux pour elle, en lui permettant de se tenir en dehors des rivalités et des guerres qui ont si souvent divisé les autres contrées voisines. Sa faiblesse numérique et la difficulté d'attirer sur des points aussi écartés une immigration suffisante l'ont seules empêchée jusqu'ici de donner plus d'extension aux cultures. La récolte du café, qui forme la principale richesse du pays, s'est élevée, en 1865, à 110,000 quintaux espagnols. La côte riche exporte en outre, annuellement, de 2,000 à 3,000 quintaux de coton, quelques cuirs secs et des coquilles de nacre; mais ce sont là des articles insignifiants, ainsi que les bois, dont elle expédie quelques chargements à Hambourg. On cultive aussi la canne à sucre, mais seulement pour la consommation inté-

1. Voir, sur cet État, dans les *Annales du commerce extérieur*, AMÉRIQUE CENTRALE, F. C., aux nos 1, 5 et 10 à 12, ainsi qu'un ouvrage allemand: *le Nicaragua, étudié sur les lieux en* 1852, par C. F. Reichardt; Brunswick, 1854.

rieure. Les cotonnades anglaises, l'article d'importation principal, et les autres produits d'Europe dont elle a besoin, lui arrivent généralement par la voie de l'isthme de Panama. Cet État n'a qu'un seul port ouvert au commerce d'importation, Punta-Arenas, dont la fondation, déterminée par l'insalubrité et l'abandon de la Caldéra, ne remonte qu'à 1840. Il est situé sur l'océan Pacifique, et a joui de 1847 à 1860 du privilége de la franchise, qui lui fut retiré cependant, à la fin de cette dernière année. Sur les autres points du même littoral, les navires étrangers sont seulement admis à charger les produits du pays. Sur l'Atlantique, l'État de Costa-Rica est entièrement dépourvu de bons ports. Ceux de Sarapiqui et de Moin, où il se faisait un faible commerce de salsepareille, d'écailles de tortue, d'huile de cocos, etc., méritent à peine ce nom, et tous les deux ont été fermés en 1860. Il n'y a dans ce pays qu'une route importante, celle qui conduit de Punta-Arenas à San-José, la capitale. Cette ville, il est vrai, communique également avec l'Atlantique par le Sarapiqui, tributaire du San-Juan ; mais la route qui conduit à cette rivière est dans le plus mauvais état. Cependant, la distance du port de Sarapiqui à celui de San-Juan del Norte n'est que de 12 à 13 lieues par les voies navigables. La reprise d'un petit service de bateaux à vapeur paraît même avoir été tentée sur ce parcours en 1859, en exécution d'un contrat passé avec un entrepreneur anglais par le gouvernement de Costa-Rica. Une banque avait été créée à San-José en 1857; mais elle a cessé de fonctionner au bout de deux ans, par suite des obstacles que l'habitude de l'usure suscitait à ses opérations, ainsi que de pertes essuyées dans la faillite d'une maison de Liverpool.

Le tarif des douanes, du 31 août 1854, a subi d'importantes modifications depuis 1860[1]. Le gouvernement, par un décret du 18 avril 1861, a renoncé à son monopole de la vente des spiritueux étrangers, dont le régime d'importation avait déjà été beaucoup adouci l'année précédente, par la remise en vigueur des dispositions plus libérales d'un décret plus ancien, du 4 décembre 1850. Le droit de sortie à percevoir sur les bois, dans les ports du Pacifique, fut réduit

---

1. Voir, pour ce tarif et tout le régime, aux *Annales*, AMÉRIQUE CENTRALE, L. C., n°s 12 et 14, ainsi que F. C., n°s 11, p. 15, et 14, p. 10.

en même temps à 2 réaux (1 fr. 35 c.) par bille, quelles qu'en soient les dimensions. Les droits d'importation se payent au poids, sans déduction de tare; les $^{4}/_{5}$ en bons de l'État, dont le cours est fort au-dessous de leur valeur nominale; il s'ensuit que ces droits ne reviennent pas, en général, à plus de 12 ou 14 p. 100 de la valeur des marchandises. On perçoit, en outre, un droit dit de *consulado*, au nom du tribunal de commerce, un droit de route ou péage, affecté à l'entretien des chemins, et un droit d'entrée dans les magasins de la douane, par colis ou également au poids. Les instruments aratoires ou scientifiques, les livres, le mercure, etc., sont admis en franchise. Les navires qui viennent prendre chargement de cafés arrivent à Punta-Arenas dans les trois ou quatre premiers mois de l'année, époque de l'acheminement des envois de l'intérieur. Les achats de café ont lieu au comptant sans escompte, sur livraison, ou même dès le moment de la signature du marché à livrer. Le commerce extérieur de Costa-Rica, d'après une évaluation moyenne approximative, représente, annuellement, environ 1 $^{1}/_{2}$ millions de piastres à l'entrée et à peu près autant à la sortie, soit environ 16 millions de francs en total. Toutes les marchandises françaises, sans exception, conviennent à la consommation de ses habitants[1].

La France et l'Angleterre ont conclu avec les cinq États du Centre-Amérique des traités de commerce et de navigation, sur la base de la réciprocité et du traitement de la nation la plus favorisée, c'est-à-dire sur le même pied que l'Espagne. Les traités en vigueur sont, pour la première de ces deux puissances, suivant l'ordre chronologique, ceux du 8 et du 12 mars 1848 avec Guatémala et Costa-Rica, du 21 février 1856 avec le Honduras, du 2 janvier 1858 avec le Salvador, et du 11 avril 1859 avec le Nicaragua[2]; pour la seconde, ceux du 20 février et du 27 novembre 1849 avec Guatémala et Costa-Rica, du 27 avril 1856 avec le Honduras, d'août 1858 et, finalement, du 11 février 1860 avec le Nicaragua, ainsi que du 24 octobre 1862 avec le Salvador.

1. Voir *Annales*, AMÉRIQUE CENTRALE, F. C., n°s 5, 7 à 12 et 14.

2. Voir, pour la teneur des traités respectifs, aux *Annales*, FRANCE, L. C., n° 16, p. 3 et 13, 170, 188, p. 35, et 187.

Les tableaux du commerce français et anglais, ne considérant qu'en bloc les échanges avec l'Amérique centrale, ne permettent pas d'y distinguer la part afférente à chacun des cinq États en particulier; d'autre part, ils n'embrassent pas sous cette rubrique la totalité des opérations, celles qui s'effectuent par l'isthme de Panama tombant sous le chef de la Nouvelle-Grenade ou Colombie, par le territoire de laquelle transite la majeure partie des envois destinés à ces États. Rappelons, en outre, pour ce qui concerne les nôtres, ce fait déjà mentionné qu'une partie notable de l'approvisionnement de ces contrées en articles français a lieu par le moyen des paquebots anglais, ou même par l'entremise du commerce britannique.

Les chiffres que nous allons emprunter aux documents officiels ne peuvent ainsi donner qu'un aperçu de l'échange direct des marchandises entre les deux pays qui les publient et l'Amérique centrale. Pour la Grande-Bretagne, dont le commerce y joue encore le rôle principal, ce mouvement, après avoir doublé depuis 1854, a discontinué de se montrer en progrès, à l'importation depuis 1862 et à l'exportation même depuis 1858, années qui nous présentent le maximum de l'une et de l'autre. L'accroissement ultérieur dans les envois directs de produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni, évalués à plus de 5 ½ millions de francs, en 1864, n'est remarquable qu'en regard du chiffre de l'année précédente, lequel ne dépassait guère 3 ½ millions.

Dans l'ensemble des derniers résultats constatés, et que nous donnons ci-après, les échanges avec les ports du Pacifique par la voie du cap Horn tiennent une place beaucoup plus large, à l'importation surtout, que les opérations avec ceux du golfe de Honduras, dont l'approvisionnement se fait en grande partie par l'entrepôt de Balise:

		1863.	1864.
		Liv. sterl.	Liv. sterl.
Importations	Atlantique	40,234	54,819
	Pacifique	445,684	372,575
		485,918	427,394
Exportations	Atlantique	51,049	94,447
	Pacifique	95,398	138,452
		146,447	232,899
Dont en produits britanniques		140,609	221,794
Transbordements à la sortie du Royaume-Uni		30,852	13,025
Mouvement général des marchandises échangées		663,217	673,318
Soit francs		16,580,000	16,833,000

Le Royaume-Uni a reçu, en 1864, de l'Amérique centrale, pour 119,879 liv. st. de café (138,822 en 1862), 106,060 d'indigo (183,033 en 1862), 82,714 de cochenille (141,853 en 1863), et 49,421 de sucre; plus des peaux brutes, de l'acajou, du caoutchouc, du minerai d'argent, de l'écaille, des peaux de daim, de la salsepareille, du baume du Pérou, et, dans d'autres années, aussi du bois dit de Nicaragua.

Il y a envoyé directement pour 110,673 liv. st. de cotonnades, 19,370 de toiles de lin, 15,270 de vêtements et merceries, ainsi que toute espèce de tissus et d'autres articles de manufacture anglaise, avec des vins, de la cannelle et quelques tissus étrangers.

Les échanges directs de la France avec le Centre-Amérique, effectués principalement tantôt par la côte riche et le port de l'Union sur le Pacifique, tantôt par Greytown, avaient atteint, en 1857, leur maximum de près de 5 millions de francs. En 1855, les produits français comptaient pour 1 ½ millions dans nos envois directs à la destination de cette contrée; mais, depuis quelques années, l'importance de ces opérations, assez faible comme on voit, s'est encore réduite, bien qu'elles eussent repris un peu en 1864, ainsi qu'il résulte des chiffres suivants :

	Commerce général.			Commerce spécial.		
	1863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Importations.	1,572,000	1,132,000	1,108,000	768,000	1,008,000	884,000
Exportations.	113,000	828,000	162,000	38,000	669,000	138,000
Totaux . .	1,685,000	1,960,000	1,270,000	806,000	1,677,000	1,022,000

Nous n'avons tiré, en 1864, de Costa-Rica et de tout le Centre-Amérique que pour 1,100,000 fr. de café, 17,000 de nacre de perles, etc. Il nous en est venu également, dans d'autres années, de l'indigo, de la cochenille et des peaux brutes (en 1865), divers baumes et même du guano (en 1860 par exemple). Nos envois comprenaient, en 1864, des vins (pour 293,000 fr.), des lainages, de la mercerie, des poteries et verreries, du papier et des livres, du poisson mariné, des ouvrages en peau et en cuir, des soieries, des tissus de jute, de la parfumerie et des eaux-de-vie de France, avec un complément accessoire d'ouvrages en métaux, de farine de froment, d'huile d'olive, de vins et d'eaux-de-vie, d'origine étrangère.

Du consulat général de France à Guatémala relèvent plusieurs agences établies, dans l'intérêt de notre commerce, à San-José de Costa-Rica, la Union, San-Salvador, Sonsonate et Izabal.

L'Angleterre et la France ont pour concurrents, dans le Centre-Amérique, les États-Unis, l'Allemagne, la Belgique, l'Italie, l'Espagne et Cuba. De tous les étrangers les Espagnols y sont les plus nombreux, surtout au Guatémala, où la majeure partie du commerce est entre les mains de maisons de leur nation, parmi lesquelles on en compte de très-fortes et de très-solides. Il n'y a que peu d'établissements du même genre fondés par d'autres Européens; on trouve bien quelques maisons françaises dans le même État, celui de Costa-Rica et le Salvador, mais il paraît qu'il n'en existe aucune dans le Honduras et le Nicaragua. Les émigrants auxquels l'Amérique centrale offre le plus de ressources sont les ouvriers et les artisans de tous les métiers qui conviennent à une société encore peu avancée.

États unis de Colombie.

C'est le nom que la Nouvelle-Grenade, le principal des trois États issus, en 1831, du démembrement de l'ancienne confédération colombienne, fondée par Bolivar, de 1819 à 1823, a repris, en 1861, après une révolution, dirigée par le général Mosquera, qui mit un terme à de longs déchirements, et à la suite de laquelle le pays s'est reconstitué en république fédérative (8 mai 1863), dans sa forme et ses limites actuelles. La nouvelle confédération se compose de neuf États[1], y compris celui de Panama, le plus occidental sur l'isthme déjà mentionné du même nom, qui forme un arc sinueux d'au moins 120 lieues de développement, baigné par deux golfes, dont l'un, au sud, est celui de Panama, sur le Pacifique, l'autre, au sud-est, celui de Darien, sur l'Atlantique. A l'orient de ce dernier golfe, qui reçoit les eaux de l'Atrato, la côte remonte vers le nord-est et conduit à la Nouvelle-Carthagène, renommée pour la beauté des constructions que les Espagnols ont exécutées dans son port. Encore plus à l'est

1. A savoir Cundinamarca, avec le district fédéral, Antioquia, Boyaca, Santander et Tolima dans l'intérieur, Magdalena et Bolivar sur l'Atlantique, Panama sur les deux Océans et Cauca sur le Pacifique.

débouche le fleuve de la Madeleine, à l'embouchure duquel se trouvent les ports de Sabanilla et de Sainte-Marthe. Dans l'intérieur, à une certaine distance de la rive orientale de ce fleuve, dont le cours très-sinueux, de près de 400 lieues de longueur, incline un peu vers l'est, s'élève, sur un plateau, Santa-Fé de Bogota, l'ancienne capitale de la vice-royauté de la Nouvelle-Grenade, maintenant siége du gouvernement fédéral.

Sur une étendue territoriale double de celle de la France, cette république ne réunit encore qu'une population de tout au plus 2,800,000 âmes, dans laquelle la race blanche n'entre guère pour plus d'un sixième; telle y est aussi à peu près la proportion numérique des Indiens sédentaires, auxquels il faut ajouter 80,000 nègres, tandis que les races de sang mêlé y figurent pour près des deux tiers.

La grande Cordillère, après la dépression qu'elle subit dans l'isthme de Panama, se relève et se déploie depuis la côte du Pacifique, qu'elle continue à serrer de près, sur toute la partie occidentale de la Nouvelle-Grenade, en plusieurs chaînes parallèles, formant les grandes vallées qu'arrosent les principaux fleuves du pays jusqu'au delà de celle de la Madeleine et aux confins du Vénézuéla. Des forêts magnifiques couvrent les flancs des hautes montagnes, pendant que de vastes prairies dominent sur les plateaux élevés, et plus encore dans les plaines basses du sud et de l'est, parcourues par une multitude de rivières, qui descendent du versant oriental des monts, les unes vers l'Amazone, les autres vers l'Orénoque. Dans la Colombie, comme au Mexique, on distingue entre le climat des terres froides, analogue à notre printemps, sur les plateaux élevés, et celui des terres chaudes, signalées par des palmiers et le développement de toute la végétation tropicale, dans les contrées et vallées basses. Aux terres de la première de ces deux catégories appartient la plaine de Bogota, fertile et bien cultivée, à une hauteur de près de 2,600 mètres au-dessus du niveau de la mer. Le froment y vient à merveille. Toutefois, les productions du pays les plus importantes pour le commerce d'exportation, qui n'y comprenait autrefois que des métaux précieux, consistent maintenant surtout en coton, tabac et quinquina; subsidiairement aussi en café, cacao, sucre, indigo, cochenille, bois de

teinture, maïs, riz, vanille, racine de libidibi (employée comme tanin), plantes médicinales, gomme élastique et gutta-percha, chevaux, bétail et cuirs. Mais l'anarchie et les troubles presque incessants depuis 1849, l'esprit ombrageux de la population, pleine de jalousie vis-à-vis des étrangers, le manque de capitaux et de bras, ainsi que le mauvais état des routes et la difficulté des transports, forment obstacle au progrès des cultures et n'ont encore permis d'imprimer un développement considérable qu'aux deux branches du coton et du tabac. Encore celui de la première, tout récent, n'est-il dû qu'à la guerre de la sécession des États du Sud de l'Union américaine. Jusqu'en 1853, la Nouvelle-Grenade n'avait, ou peu s'en faut, à offrir au commerce étranger, en échange des produits qu'il lui fournissait, que l'or de ses mines; le pays, loin de s'enrichir, s'appauvrissait. Dans cette année seulement, l'abolition du monopole des tabacs donna l'impulsion à la culture de cette plante, et, peu de temps après, ils figuraient déjà dans les exportations pour une valeur annuelle de plus de 3 millions de piastres ou 15 millions de francs, fournie en totalité à l'Angleterre et à Brême. Les quinquinas de la Nouvelle-Grenade, auparavant négligés, reprirent alors faveur. Le café de cette contrée est supérieur à celui du Brésil; l'indigo et le cacao y sont aussi de première qualité, et si elle n'exporte pas aussi de ses beaux bois d'ébénisterie, cela tient à la difficulté, en partie même à l'impossibilité des transports de l'intérieur à la côte, faute de chemins praticables. Les provinces riveraines de la Magdalena ne communiquent avec la capitale, Bogota, qu'au moyen de barques, en partie non couvertes, et de simples radeaux. Ils mettaient autrefois vingt jours à descendre la rivière, dont la remonte jusqu'à Honda, terme de leur navigation, exigeait même environ deux mois. Plus récemment, diverses entreprises ont été formées en vue de faciliter les communications, à l'intérieur et dans le voisinage des côtes. Une concession a été faite à une maison anglaise pour la construction d'un chemin de fer qui doit relier la rivière de la Magdalena au port de Carthagène; celle d'un autre chemin de fer, destiné à mettre en communication avec le même littoral les mines de charbon découvertes sur les bords du Rio-Hacha, et qui doivent être exploitées pour le compte de la république, est projetée, et les travaux d'un

troisième de la vallée du Cauca, affluent de la Magdalena, au port de Buenaventura sur le Pacifique, se poursuivent activement. Nous parlerons tout à l'heure des voies interocéaniques. De petites lignes télégraphiques ont été aussi établies de Bogota à quelques points des environs.

La Nouvelle-Grenade abonde en mines de toute espèce, d'or ainsi que d'argent et de platine, de cuivre, de plomb, de fer, de cinabre, de charbon de terre et de sel gemme. Les mines et lavages d'or se trouvent principalement dans l'État de Cundinamarca, dans le Choco et la vallée du Cauca, du côté de l'océan Pacifique, ainsi que dans la province d'Antioquia, entre la Magdalena et l'Atrato. Cependant, la production de ce métal précieux s'était réduite de plus de 17 millions de francs, en 1800, à 6 $^1/_2$ millions en 1850, quand l'introduction de nouveaux procédés est venue la ranimer dans les mines de cette dernière province. L'exportation de l'or remonta ainsi à 1,900,000 piastres en 1857. En 1865, il a été exporté des mines d'Antioquia seules, pour l'Europe, une valeur de 1,461,558 piastres en or et de 124,728 piastres en argent. On cite, en outre, les mines de Barbacaos, dans la vallée du Cauca, qui ont produit en un mois 80,000 piastres d'or.

L'exportation de l'or en poudre était autrefois prohibée, ce qui n'empêchait pas qu'il n'en sortît une très-grande quantité en contrebande. Les mines d'argent sont plus rares et le minerai en est pauvre. La production annuelle de ce métal ne dépasse pas une valeur d'un million à 1,200,000 francs. Les autres mines paraissent être plus riches, mais elles sont encore presque généralement inexploitées, les voies fluviales de la Magdalena et de l'Atrato étant les seules qui s'offrent pour le transport des matériaux nécessaires à l'exploitation de ces mines et celui des produits qu'elles donnent. Le sel gemme, cependant, fournit à l'État un de ses principaux revenus. Il existe, en outre, de riches mines d'émeraudes et d'autres pierres fines, ainsi que des perles, de la nacre et de l'écaille sur les côtes.

Le pays n'est point manufacturier. A part l'exploitation des mines, la seule industrie qu'il possède est la fabrication des chapeaux dits de Panama, et particulièrement celle de beaux chapeaux d'écorce. Les fabriques de faïence et de cristaux, de tissus de coton et de papier, qu'on a tenté d'établir, n'ont pu prospérer.

Voici quel a été, d'après des renseignements recueillis sur les lieux, le mouvement général du commerce extérieur de la Nouvelle-Grenade en diverses années :

	Piastres fortes.
1835	5,858,834
1836	6,970,004
1837	5,279,616
1838	5,324,502
1839	6,244,695
1856-1857[1]	10,320,427
1863	27,000,000
Soit francs	135,000,000

D'après ces données, le chiffre des importations se serait élevé, de 1857 à 1863, de 3,255,843 piastres à 14,500,000 (72 ½ millions de francs), et celui des exportations de 7,064,584 piastres[2] à 12 ½ millions (62 ½ millions de francs) environ. Ces chiffres, toutefois, ne sont qu'approximatifs. La contrebande, dont il ne pouvait être tenu compte, doit les faire considérer en partie comme incomplets.

Les pays qui contribuent le plus à l'importation sont, en général, l'Angleterre, la France, les États-Unis et les villes Anséatiques, l'entrepôt de Saint-Thomas, le Vénézuéla et le Pérou ; ceux qui achètent le plus de produits grenadins, aussi l'Angleterre, les villes Anséatiques et le Vénézuéla ; puis, les États-Unis, les Antilles et la France.

Les anciennes relations de la Nouvelle-Grenade avec l'Espagne se trouvèrent complétement rompues lors de la guerre de l'indépendance. Les produits manufacturés que les navires de la métropole y apportaient jadis ne tardèrent pas à être remplacés par des imitations, que le commerce grenadin demanda d'abord à l'Angleterre, puis à la France (pour les soieries principalement). C'est sur des modèles espagnols, envoyés de Bogota, que l'on se mit à fabriquer, à Saint-Étienne, les rubans et autres tissus que l'on nomme en Amérique *tintas de Granada,* et qui s'y vendent à bien meilleur marché qu'autrefois ceux de l'Andalousie. Après 1840, le commerce britannique, qui avait eu jusque-là, dans le pays, une prépondérance écrasante, faiblit un peu, et le nôtre entra dans une voie d'accroissement, où

1. D'après les tableaux officiels présentés au Congrès, l'année étant comptée du 1er juillet au 30 juin.

2. Y compris 427,572 piastres à destination de ports grenadins.

il se maintint jusqu'en 1856, bien que l'appauvrissement de la population, causé par les troubles subséquents, et qui eut aussi pour effet de faire rechercher de plus en plus le bon marché, favorisât en même temps, à cet égard, la concurrence de l'Allemagne et des États-Unis.

Le commerce de la Nouvelle-Grenade avec l'étranger s'effectue principalement par le port de Sainte-Marthe, qui est de beaucoup le plus important, par celui de Carthagène, par Sabanilla et par Rio-Hacha, le port le plus avancé à l'est. Sur le Pacifique, il n'y a, si l'on excepte Panama, que des ports d'une importance secondaire, parmi lesquels il faut pourtant mentionner celui de Tumaco, sur le delta de la rivière Ancon, qui forme la limite entre la république de Colombie et l'Équateur. Ce port, voisin du district des mines de Cauca, est visité une fois chaque mois par le steamer anglais qui fait le voyage de Panama à Guayaquil.

Quel que soit, du reste, le développement dont le commerce propre de la Colombie est susceptible, ce commerce est encore loin d'atteindre à l'importance du transit entre les deux océans qui se fait par l'isthme de Panama. C'est surtout au point de vue des facilités que cet isthme célèbre offre, pour les communications entre les deux hémisphères, qu'il mérite de fixer l'attention des grandes puissances maritimes et commerciales. Dès l'époque de la conquête du Pérou et des contrées adjacentes, que baigne l'océan Pacifique, par les Espagnols, Panama fut le point de ce littoral qu'ils choisirent pour communiquer avec ces riches possessions, et par lequel passaient les voyageurs, les troupes et les trésors envoyés d'une mer à l'autre. C'est à Porto-Bello, sur la côte septentrionale de l'isthme, que se tenait tous les ans, vers l'époque de l'arrivée des galions d'Espagne, un marché qui durait 40 jours, et où toutes les affaires se traitaient à des prix réglés par un tarif officiel. Les produits des mines et autres articles précieux de la partie occidentale de l'Amérique du Sud, destinés pour l'échange contre des objets manufacturés, étaient alors dirigés par la voie de Panama sur ce point de la côte septentrionale, presque désert en tout autre temps, à cause de son climat meurtrier. Il en fut ainsi jusque vers le milieu du siècle dernier, époque à laquelle la voie du cap Horn commença à obtenir la préférence du gouverne-

ment espagnol. Depuis lors, comme la ville de Panama forme elle-même la clef de la partie la plus étroite de l'isthme, l'idée d'ouvrir à la navigation de tous les peuples un grand canal interocéanique, par le percement de cette langue de terre, s'offrit naturellement à l'esprit humain, qu'elle dut surtout frapper après que la découverte des mines d'or de la Californie et de l'Australie eut mis, plus que jamais, en relief l'utilité d'une pareille entreprise. L'étude des moyens de la réaliser, de Chagrès à Panama, a beaucoup occupé les ingénieurs, depuis une vingtaine d'années, et fait concevoir un certain nombre de projets, auxquels se sont plus ou moins vivement intéressées des compagnies, tant européennes qu'américaines. Mais, la grandeur des travaux à exécuter a fait que l'on a reculé devant la dépense et s'est rabattu sur la construction, plus facilement et plus économiquement praticable, d'un chemin de fer. Une compagnie des États-Unis obtint, à cet effet, du gouvernement grenadin la concession d'un privilége, en 1849. Le chemin de fer, terminé depuis 1855, et dont la longueur totale est de 79 kilomètres, part de la baie de Limon, sur le rivage du nord, où s'est élevée la ville nouvelle de Colon, que les Américains nomment Aspinwall, d'après le directeur de la compagnie. Pour l'exécution du canal futur, abandonnée sur cette ligne, d'autres tracés ont été proposés depuis, comme plus avantageux. On a songé à la possibilité de résoudre le problème, en profitant du cours de l'Atrato et du Napipi, l'un de ses affluents, par la jonction de cette rivière avec la baie de Cupica, sur le Pacifique, et, plus récemment, des entrepreneurs français ont offert de se charger de l'exécution d'un canal, traversant l'isthme même, de la baie de Calédonie, au nord du golfe de Darien, à celle de San-Miguel, dans la mer du Sud; mais rien n'est encore arrêté à ce sujet avec le gouvernement colombien, qui n'a pas toutefois perdu de vue cet intérêt. Présentement, le transit appartient encore en entier au chemin de fer, sur lequel les États-Unis viennent même d'obtenir à perpétuité, dans la charte de renouvellement du privilége exclusif de la compagnie, le droit d'opérer le transport de leurs troupes et de leur matériel de guerre par l'isthme.

Le port de Panama, sur le golfe du même nom, est un port franc qui, si l'on excepte ses expéditions à la région colombienne de Cauca,

n'est qu'une place de transit et d'entrepôt pour les marchandises destinées, d'une part, à l'Équateur, au Pérou et au Chili, à l'Amérique centrale, aux ports occidentaux du Mexique et à la Californie surtout, comme, de l'autre, pour l'envoi des produits de ces diverses contrées aux États orientaux de l'Union américaine et aux pays d'Europe. Centre de tous les services de navigation à vapeur, tant anglais qu'américains, qui entretiennent les communications entre les États riverains de l'océan Pacifique, il correspond de plus, par des lignes plus récemment établies, entre cette partie de l'Amérique et l'hémisphère opposé, à travers le même océan, avec l'Asie orientale, la Nouvelle-Zélande et l'Australie. Il s'y est ainsi formé des relations avec presque toutes les parties du monde. Cependant la navigation à voiles y est aussi presque exclusivement anglaise ou nord-américaine. A Colon-Aspinwall aboutissent d'autres lignes régulières de steamers américains et transatlantiques, parmi lesquels figurent, à côté de plusieurs services anglais, qui touchent également aux autres ports de la Colombie sur la mer des Antilles, les paquebots de la ligne française, qui s'y rendent mensuellement de Saint-Nazaire, par la Martinique et Sainte-Marthe. En outre, un service de clippers français a été créé entre Bordeaux et Colon. Le nombre des passagers expédiés par le chemin de fer s'est élevé progressivement, de 13,484 en 1850, à 28,704 en 1855, et à 34,187 en 1858; mais il est redescendu à 26,426 en 1862. De plus, les métaux précieux qui s'exportent de la Californie et des autres contrées du Pacifique prennent, assez généralement, la voie de Panama. Aussi n'estimait-on pas à moins de 412 $^1/_2$ millions de francs, en 1863, la valeur totale du transit de l'isthme, en or, argent, numéraire, perles et autres marchandises de toute sorte. Le commerce propre de l'isthme n'ajoute à ces chiffres qu'une valeur annuelle de 7 à 9 millions de francs, sans le numéraire, à l'importation, et de 5 à 8, y compris ce dernier, à l'exportation. L'isthme et la province de Darien abondent cependant en richesses naturelles, en bois magnifiques, tels que le chêne, le cèdre, l'ébène, le bois de rose, l'acajou, le gaïac; on y trouve une foule de plantes médicinales, la vanille, le baume du Pérou, les gommes-résines des tropiques, l'huile de palme, l'igname, le fustet, l'indigo, la cochenille, à côté des denrées coloniales et de toutes les autres productions

Les tableaux du commerce français et anglais, ne considérant qu'en bloc les échanges avec l'Amérique centrale, ne permettent pas d'y distinguer la part afférente à chacun des cinq États en particulier; d'autre part, ils n'embrassent pas sous cette rubrique la totalité des opérations, celles qui s'effectuent par l'isthme de Panama tombant sous le chef de la Nouvelle-Grenade ou Colombie, par le territoire de laquelle transite la majeure partie des envois destinés à ces États. Rappelons, en outre, pour ce qui concerne les nôtres, ce fait déjà mentionné qu'une partie notable de l'approvisionnement de ces contrées en articles français a lieu par le moyen des paquebots anglais, ou même par l'entremise du commerce britannique.

Les chiffres que nous allons emprunter aux documents officiels ne peuvent ainsi donner qu'un aperçu de l'échange direct des marchandises entre les deux pays qui les publient et l'Amérique centrale. Pour la Grande-Bretagne, dont le commerce y joue encore le rôle principal, ce mouvement, après avoir doublé depuis 1854, a discontinué de se montrer en progrès, à l'importation depuis 1862 et à l'exportation même depuis 1858, années qui nous présentent le maximum de l'une et de l'autre. L'accroissement ultérieur dans les envois directs de produits du sol et de l'industrie du Royaume-Uni, évalués à plus de 5 ½ millions de francs, en 1864, n'est remarquable qu'en regard du chiffre de l'année précédente, lequel ne dépassait guère 3 ½ millions.

Dans l'ensemble des derniers résultats constatés, et que nous donnons ci-après, les échanges avec les ports du Pacifique par la voie du cap Horn tiennent une place beaucoup plus large, à l'importation surtout, que les opérations avec ceux du golfe de Honduras, dont l'approvisionnement se fait en grande partie par l'entrepôt de Balise:

		1863.	1864.
		Liv. sterl.	Liv. sterl.
Importations	Atlantique	40,234	54,819
	Pacifique	445,684	372,575
		485,918	427,394
Exportations	Atlantique	51,049	94,447
	Pacifique	95,398	138,452
		146,447	232,899
Dont en produits britanniques		140,609	221,794
Transbordements à la sortie du Royaume-Uni		30,852	13,025
Mouvement général des marchandises échangées		663,217	673,318
Soit francs		16,580,000	16,833,000

Le Royaume-Uni a reçu, en 1864, de l'Amérique centrale, pour 119,879 liv. st. de café (138,822 en 1862), 106,060 d'indigo (183,033 en 1862), 82,714 de cochenille (141,853 en 1863), et 49,421 de sucre; plus des peaux brutes, de l'acajou, du caoutchouc, du minerai d'argent, de l'écaille, des peaux de daim, de la salsepareille, du baume du Pérou, et, dans d'autres années, aussi du bois dit de Nicaragua.

Il y a envoyé directement pour 110,673 liv. st. de cotonnades, 19,370 de toiles de lin, 15,270 de vêtements et merceries, ainsi que toute espèce de tissus et d'autres articles de manufacture anglaise, avec des vins, de la cannelle et quelques tissus étrangers.

Les échanges directs de la France avec le Centre-Amérique, effectués principalement tantôt par la côte riche et le port de l'Union sur le Pacifique, tantôt par Greytown, avaient atteint, en 1857, leur maximum de près de 5 millions de francs. En 1855, les produits français comptaient pour 1 ½ millions dans nos envois directs à la destination de cette contrée; mais, depuis quelques années, l'importance de ces opérations, assez faible comme on voit, s'est encore réduite, bien qu'elles eussent repris un peu en 1864, ainsi qu'il résulte des chiffres suivants :

	Commerce général.			Commerce spécial.		
	1863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Importations.	1,572,000	1,132,000	1,108,000	768,000	1,008,000	884,000
Exportations.	113,000	828,000	162,000	38,000	669,000	138,000
Totaux . .	1,685,000	1,960,000	1,270,000	806,000	1,677,000	1,022,000

Nous n'avons tiré, en 1864, de Costa-Rica et de tout le Centre-Amérique que pour 1,100,000 fr. de café, 17,000 de nacre de perles, etc. Il nous en est venu également, dans d'autres années, de l'indigo, de la cochenille et des peaux brutes (en 1865), divers baumes et même du guano (en 1860 par exemple). Nos envois comprenaient, en 1864, des vins (pour 293,000 fr.), des lainages, de la mercerie, des poteries et verreries, du papier et des livres, du poisson mariné, des ouvrages en peau et en cuir, des soieries, des tissus de jute, de la parfumerie et des eaux-de-vie de France, avec un complément accessoire d'ouvrages en métaux, de farine de froment, d'huile d'olive, de vins et d'eaux-de-vie, d'origine étrangère.

et 60,484,000 fr. à l'exportation, dont 59,283,000 fr. en produits nationaux, soit en total, avec 7,187,000 fr. pour les marchandises transbordées dans le Royaume-Uni à la destination colombienne, une valeur de près de 107 millions de francs, sans compter les envois de métaux précieux, dont le chiffre n'est pas accusé distinctement, mais qui, selon toute probabilité, couvrent la différence entre les importations et les exportations.

Le débouché des produits britanniques a quadruplé, sur ce marché et celui des pays du littoral adjacent, en moins de dix ans. Le Royaume-Uni a expédié, en 1865, aux ports de la Nouvelle-Grenade et de l'isthme, pour 1,523,757 liv. st. de cotonnades, 284,900 de toiles de lin et 161,993 de lainages de sa fabrication; pour 106,306 liv. st. d'effets d'habillement et de merceries, 58,946 de quincaillerie et coutellerie, 34,516 de soieries anglaises, 29,010 de fers et 29,059 de coton filé anglais, ainsi que divers autres articles de manufacture anglaise; pour 22,010 liv. st. de mercure en 1864, des machines, de l'horlogerie et de la bijouterie, de la bière, de l'opium, des vins, quelques tissus de laine et de soie étrangers, etc.

Il avait tiré en échange, la même année, des ports grenadins pour 594,285 liv. st. de coton brut (depuis même pour 964,968 en 1865, auparavant pour 219,114 en 1863 et 1,422 seulement en 1860), 324,761 de tabac en feuilles (76,145 en 1862) et 53,532 de quinquina (100,184 en 1860), comme en partie aussi des côtes de l'Amérique centrale, de l'Équateur et du Pérou, par la voie de l'isthme, pour 137,424 liv. st. de cochenille, 99,580 d'indigo (171,991 en 1862), 117,824 de cuivre, déjà fondu ou encore à l'état de minerai, 84,470 de laine d'alpaga, 60,982 de caoutchouc, 43,167 de cacao et 27,403 de café (46,703 en 1863), puis pour 37,075 liv. st. de laines communes, de la cascarille, de l'orseille et de la salsepareille, du baume du Pérou, de la racine de libidibi (pour 35,988 liv. st. en 1863), du fustet, du bois de campêche, du minerai d'argent, de la nacre et de l'écaille, des chapeaux de Panama, etc. Le coton, comme on voit, forme aujourd'hui près des deux tiers de l'importation anglaise de ces provenances.

Ce que nous recevons de la Nouvelle-Grenade et de l'isthme, ou y envoyons, principalement par les ports de Colon, de Sainte-

Marthe et de Rio-Hacha, est peu considérable en comparaison des chiffres qui précèdent. Avant 1865, le maximum de nos opérations de marchandises avec cette partie de l'Amérique n'avait jamais dépassé 8 ½ millions de francs (chiffre de 1856), y compris celles d'entrepôt et de transit, et la somme de nos envois directs de produits français n'avait jamais atteint 6 millions, même en 1855, l'année la plus forte; mais il ne faut pas oublier que les marchandises transbordées en Angleterre à la destination des ports colombiens consistent surtout en articles français. En 1863, il y eut une assez forte reprise dans notre commerce avec cette contrée; cette activité ne put se soutenir l'année suivante, mais en 1865 elle s'est ranimée, comme on le verra par les chiffres ci-après:

	Commerce général.			Commerce spécial.		
	1863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Importations.	1,903,000	1,356,000	1,369,000	1,137,000	1,307,000	1,170,000
Exportations.	6,045,000	3,483,000	8,157,000	5,220,000	2,724,000	6,816,000
Totaux . .	7,948,000	4,839,000	9,526,000	6,357,000	4,031,000	7,986,000

Indépendamment d'une certaine quantité d'or, non déterminée, nous n'avons reçu de ces ports, en 1865, que pour 301,000 fr. de coton, 288,000 de quinquina (965,000 en 1860), 188,000 de peaux brutes (379,000 en 1860), 168,000 de bois de teinture en bûches, 80,000 de nacre, 189,000 de café et 75,000 de cacao, avec diverses essences, etc. Par contre, nos envois de l'année comprenaient une valeur de 579,000 fr. en vins, 1,175,000 en lainages, 912,000 en effets d'habillement et 361,000 en soieries, avec l'assortiment habituel d'ouvrages en peau et en cuir, de fils de toute sorte, de poteries et de verreries, de médicaments, de poisson mariné, de bois à construire, de bougies stéariques, de chapeaux de feutre, de fruits secs, de sucreries, de pâtes alimentaires et de parfumeries, le tout également de France; puis, des outils et autres ouvrages en métaux, de la mercerie, du papier et des livres, des eaux-de-vie et de l'huile d'olive en majeure partie aussi d'origine française; enfin, des cotonnades, toiles et armes, de fabrication étrangère pour la plupart, ainsi que d'autres espèces de tissus étrangers.

En Colombie, comme dans presque toute l'Amérique espagnole, deux conditions sont indispensables pour le débit des marchandises

d'Europe, le bon marché et l'apparence, parce que toutes les populations croisées de sang espagnol, lors même qu'elles ont peu d'aisance, préfèrent de beaucoup les dehors à la réalité. Les véritables produits de luxe se placent aussi, mais en quantités limitées seulement. Les remises se font en général sur Londres ou Paris à l'usance de 60 jours[1].

États unis de Vénézuéla.

L'analogie que les Italiens, naviguant au service de l'Espagne, trouvèrent, en pénétrant au fond du golfe et du lac de Maracaïbo, entre la manière dont les Indiens y avaient construit leurs demeures, sur les bancs de sable, et les origines de la célèbre cité des lagunes de l'Adriatique, leur donna l'idée d'appeler ces parages Vénézuéla, petite Venise. Le pays environnant, que les Espagnols désignaient plus particulièrement sous les noms de Terre ou Côte-Ferme, et qui devint ensuite la capitainerie générale de Caracas, fut un des premiers qui se révoltèrent contre la métropole. Le célèbre Bolivar, après des victoires décisives, y fit proclamer, vers la fin de 1819, la première république colombienne, dont le Vénézuéla fit partie jusqu'en novembre 1829 avec la Nouvelle-Grenade et le pays de Quito. Constitué en État distinct et indépendant, il a subi, depuis 1848, des crises très-violentes, dans lesquelles les Fédéralistes se soulevèrent avec fureur contre le parti dominant des Unitaires. Il ne restait plus aux premiers que la ville de Cumana, quand, en juillet 1853, un tremblement de terre la renversa de fond en comble; mais, en 1863, ils n'en reprirent pas moins le dessus. Par le triomphe de leur cause, le Vénézuéla est redevenu une république fédérative, aujourd'hui composée, aux termes de la constitution du 19 mai 1864, de 21 États, répartis sur un territoire double de celui de la France, si l'on fait entrer en ligne de compte les vastes déserts de la Guyane espagnole ou vénézuélienne, qui s'étendent au sud de l'Orénoque. Ce fleuve, le plus grand du pays, y décrit un arc immense, en suivant d'abord la direction du sud au nord-est, puis celle

1. Voir, pour de plus amples renseignements statistiques et commerciaux, dans le recueil des *Annales*, ÉTATS UNIS DE COLOMBIE, F. C., nos 1 à 4 et 9; puis, surtout pour ce qui concerne le transit de l'isthme, nos 5 à 8 et 10 à 12.

de l'ouest à l'est, où il se jette dans l'Atlantique par une large embouchure, non loin des frontières de la Guyane anglaise. Au sud, le Vénézuéla est limité par le Brésil, comme il l'est à l'ouest par la nouvelle confédération colombienne. Au nord, la côte, dont le développement est considérable, part, du côté de l'occident, des rivages du golfe de Maracaïbo, qui communique par un étroit passage avec le grand lac du même nom; au point où la presqu'île de la Paraguana se rattache au continent, on trouve le port de Coro, capitale de la république dans les premiers temps de l'indépendance, puis, dans la partie moyenne du littoral, Puerto-Cabello, la Guayra, le port de la capitale Caracas, et enfin Cumana; à l'ouest de cette ville maritime, une longue côte abrupte s'étend, comme un rempart, au nord du golfe de Paria, jusqu'auprès de l'île de la Trinité, puis se replie vers le vaste delta de l'Orénoque, où elle se termine. Ce fleuve, sur un parcours d'environ 3,000 kilomètres, reçoit les eaux d'innombrables rivières, dont une partie descend des Cordillères de la Nouvelle-Grenade et une autre, comprenant des cours d'eau non moins importants que le Rhône ou le Rhin, des montagnes de la Guyane. Ciudad-Bolivar, autrefois Angostura, sur sa rive droite, y est la seule ville notable, à 4 ou 5 jours de navigation de la mer, soit environ 250 kilomètres de l'embouchure du fleuve. Dans sa partie supérieure, celui-ci communique même, à la faveur d'une disposition particulière du versant, par un de ses affluents, le Cassiquiare, avec le Rio-Negro, tributaire de l'Amazone, le plus puissant fleuve du Nouveau Monde. D'autres cours d'eau coulant du sud au nord, vont se jeter dans la mer des Antilles. Les lacs aussi sont nombreux dans ce pays magnifiquement arrosé, mais, dans sa partie centrale et orientale, beaucoup moins montagneux que la Nouvelle-Grenade, et d'ailleurs sujet à de fortes inondations périodiques. Le climat est très-varié, comme les productions du règne végétal, et la chaleur supportable. Cependant, la population, formée du mélange des mêmes éléments que dans les États voisins, ne s'élève encore dans le Vénézuéla, où elle s'est fixée principalement au nord et à l'est, qu'à tout au plus 1,600,000 âmes, et la culture ne s'est, jusqu'à présent, déployée que sur un quart du vaste territoire de cette contrée, dont on évalue la superficie totale à plus de 110 millions d'hectares; la moitié du pays

consistant encore en forêts vierges et le reste en *llanos* ou savanes, dans lesquelles errent d'immenses troupeaux. Aussi le congrès, afin de suppléer au manque de bras qui se fit sentir sur les plantations de la province de Caracas même, après l'abolition de l'esclavage, crut-il devoir, par une loi de 1855, accorder une prime pour l'introduction de Chinois dans le pays.

Bien que l'on soit revenu des illusions de l'ancien temps sur la richesse métallique des bords de l'Orénoque, le Vénézuéla n'en offre pas moins une soixantaine de mines pouvant fournir de l'or et de l'argent, du mercure, du cuivre, du plomb, du fer, de l'étain même, de la houille, du soufre, du goudron minéral, du cristal de roche, de l'albâtre et des émeraudes. Il y a une mine d'or près de Caracas même, et, dans la Guyane, celles du Yuruari, à l'est du Caroni, découvertes en 1849 par un Français, le docteur Plassard, et exploitées plus activement depuis 1858, ont commencé à devenir un sérieux élément de richesse pour cette province et la ville de Bolivar, à 280 kilomètres de laquelle elles sont situées. Le gouvernement ayant, toutefois, grevé l'or extrait de ces mines d'un droit de 10 p. 100, une grande partie de leur produit se dérobe au contrôle. On croit aussi que tout le chaînon de la Cordillère qui s'étend du port de Carupano à celui de San-José, dans le district le mieux cultivé de la province de Cumana, non loin de la Trinité, est aurifère. Les seules provinces qui paraissent dépourvues de ressources minières sont celles de Varinas, Truxillo, Apure et Margarita[1]. Mais il existe près de cette dernière, formée par la plus considérable des petites îles dépendant de la côte septentrionale du Vénézuéla, des pêcheries de perles, et il paraît que dans plusieurs autres il existe des dépôts de guano, comme à l'île d'Aves, mais de qualité inférieure à celui du Pérou.

La véritable richesse du Vénézuéla gît, toutefois, moins dans ses mines que dans ses forêts, ses troupeaux et la grande diversité de ses produits agricoles, parmi lesquels il faut mentionner en première ligne le cacao, le café, la canne à sucre qui, dans l'intérieur, atteint des dimensions extraordinaires, sous l'influence de la culture, le tabac et le coton, puis aussi l'indigo, le quinquina, la salse-

1. Voir *Annales*, VÉNÉZUÉLA, F. C., nos 7, p. 12, et 13, p. 5.

pareille, l'ipécacuanha, etc. Même nos céréales y réussissent parfaitement, dans les terrains des environs de Caracas et dans la province de Mérida. Il faut mentionner aussi les cuirs et les cornes de bœufs, fournis par les troupeaux, ainsi que les peaux de daim de la Guyane vénézuélienne. Cette vaste région, au sud de l'Orénoque, est aussi saine qu'un pays intertropical peut l'être. Généralement formée de terrains élevés, de plateaux, de collines, de montagnes et de vallées, dans lesquelles on ne rencontre que peu de terrains bas et marécageux, elle se prêterait admirablement à toutes les grandes cultures indiquées plus haut. Ses vastes forêts sont riches en bois de construction, d'ébénisterie et de teinture, d'une variété infinie. La gomme élastique, la fève de Tonquin et la vanille, que l'on trouve partout, peuvent également y être exploitées sur une grande échelle. Cependant, toute la Guyane vénézuélienne n'a encore qu'une population d'environ 35,000 habitants sédentaires, presque exclusivement formée d'Indiens, et beaucoup trop faible pour donner l'impulsion au développement de ses vastes ressources agricoles.

Les cacaos du Vénézuéla, celui de Caracas notamment, l'emportent de beaucoup en qualité sur ceux de Guayaquil et du Brésil. On estimait, en 1858, la production des premiers à plus de 100,000 fanegas (5,060,000 kilogrammes), dont 80,000 environ pour l'exportation. Le coton était déjà cultivé, sur une assez grande échelle, sous la domination espagnole, pour les besoins de l'industrie catalane, dans la province de Barcelona, ainsi que dans celle de Maracaïbo; mais, après l'établissement de la république, on y renonça pour se livrer à des cultures plus avantageuses. Dans les dernières années cependant, les circonstances l'ont fait reprendre, et l'on n'estimait pas à moins de 150,000 balles la récolte totale du pays en 1864. Le poids ordinaire de la balle, de 400 livres espagnoles ou 184 kilogrammes, n'est toutefois que d'une fanega de 110 livres (50$^{\text{kilogr.}}$,6) à la Guayra et à Caracas, où le coton arrive chargé à dos de mulet. Le climat de la Guyane aussi paraît très-propice à la culture du coton. Avec le concours de l'émigration étrangère et l'aide de capitaux suffisants, le Vénézuéla serait à même de livrer de bien plus fortes quantités de cette matière première au commerce européen[1].

1. Voir *Annales*, VÉNÉZUÉLA, F. C., n°s 12 et 13.

Le Vénézuéla a livré au commerce extérieur, en 1858, 460,000 quintaux de café, exportés principalement par les ports de La Guayra, Puerto-Cabello et Maracaïbo, de même que le cacao, et de plus par Ciudad-Bolivar, l'entrepôt général des produits de l'intérieur, sur l'Orénoque. Ces cafés sont achetés en majeure partie par les villes Anséatiques et les États-Unis. Quant au sucre, la production en est si limitée qu'elle suffit à peine à la consommation locale. Les provinces qui avaient la réputation de produire le meilleur tabac, sont celles de Varinas, la Portugueza, Cumana et Maturin. Mais, bien que l'un des premiers congrès eût aboli la régie du tabac, la culture s'en est réduite, par suite de la préférence que les tabacs analogues d'Ambaléma, dans la Nouvelle-Grenade, ont obtenue sur le marché de Brême; l'exportation du Varinas, qui autrefois atteignait jusqu'à 30,000 balles, n'est plus que de 6,000 à 7,000 quintaux par an, et le pays reçoit même une quantité presque égale de feuilles de la Havane et des États-Unis. La culture de l'indigo a été aussi presque abandonnée et remplacée par de grandes plantations de café. L'exportation des cuirs de bœuf, enfin, était, en 1858, de plus de 630,000 cuirs, représentant une valeur de 6 millions de francs pour le moins.

On a, sur le mouvement général du commerce extérieur des ports de cette contrée, les données suivantes, dont la série, toutefois, s'arrête à 1856 :

	Importations.	Exportations.	Totaux.
		Millions de francs.	
Exercice 1835-1836	8	28	36
— 1836-1837	12	29	41
— 1837-1838	11	20	31
— 1838-1839	11	30	41
— 1839-1840	16	33	49
— 1840-1841	13	41	54
— 1841-1842	9	47	56
— 1842-1843	20	27	47
— 1843-1844	22	24	46
— 1844-1845	20	22	42
— 1845-1846	10	40	50
— 1846-1847	10	37	47
— 1847-1848	7	30	37
— 1848-1849	3	30	33
— 1849-1850	17	24	41
— 1850-1851	22	25	47
— 1851-1852	24	26	50
— 1852-1853	19	24	43
— 1853-1854	23	28	51
— 1854-1855	25	27	52
— 1855-1856	28	33	61

Les résultats généraux postérieurs à 1856 n'ont pas été publiés. Or, on ne saurait conclure des chiffres ci-dessus, dans la comparaison desquels il faut aussi largement tenir compte de la contrebande, qui échappe au contrôle de l'importation, à un accroissement considérable du commerce vénézuélien, pendant la période qu'ils embrassent. Le fait est que l'anarchie qui ne tarda pas à gagner également cette contrée, après la mort du grand libérateur Bolivar, y parut accompagnée d'une telle animosité, pleine de défiance et de jalousie, contre tous les étrangers qui avaient cherché à féconder les ressources du pays, par leurs capitaux et leur industrie, qu'il fallut, en 1851, les déclarations énergiques des gouvernements de France et d'Angleterre pour sauvegarder les intérêts légitimes de leurs nationaux, gravement menacés depuis 1848. Dans les dernières années cependant, un meilleur esprit, avec une tendance marquée vers l'ordre et la stabilité, est rentré dans le Vénézuéla, et bien que, récemment encore, le gouvernement central ait eu, plusieurs fois, à y réprimer des séditions et des troubles, dans la Guyane, à Barcelona, à Maracaïbo et sur quelques autres points, on ne peut cependant nier que le pays ne soit en progrès depuis l'avénement du général Falcon, son président actuel, comme il l'était auparavant déjà sous l'administration éclairée du général Paez. L'établissement d'un chemin de fer central, partant de Puerto-Cabello et destiné à relier entre elles plusieurs des provinces les plus peuplées et les plus fertiles de la république, depuis la côte jusqu'à Varinas (aujourd'hui l'État de Zamora) dans l'intérieur, est autorisé depuis 1856. Les travaux de cette ligne furent inaugurés en grande pompe, vers la fin de 1864. On active aussi ceux d'un chemin de fer de Caracas à la Guayra, poursuit l'exécution d'autres railways et s'applique au développement de toutes les branches de la viabilité.

Une compagnie de New-York avait établi, dès 1855, des services de bateaux à vapeur sur l'Orénoque et l'Apure, entre Ciudad-Bolivar et Nutrias; elle comptait, par le moyen d'autres affluents du même bassin, étendre ses voyages jusqu'au Brésil et jusqu'à Déméràry, dans la Guyane anglaise, afin de se mettre en correspondance directe avec les steamers de l'Atlantique. En outre, elle fit explorer la route de Calabozo et la rivière de Méta, qui vient des Andes grena-

dines, dans le but d'ouvrir des communications avec Caracas, par la première, et avec Bogota, par la seconde de ces voies. Ciudad-Bolivar, qui fait depuis longtemps le commerce de bétail et de viande avec les Antilles, pouvait espérer d'étendre ainsi son rayon commercial jusqu'à la province de Cassanave, qui appartient à la Nouvelle-Grenade. Aussi trouve-t-on déjà dans cette ville beaucoup d'Allemands, des Français (Corses surtout) et d'autres étrangers. Une maison française y a affecté un bateau à vapeur au transport des bœufs à Cayenne et à Démérary, ainsi qu'à un service de poste entre ces points et Bolivar. La guerre civile du Vénézuéla a, malheureusement, entrainé la ruine de la société américaine, réduite à un seul bateau, par des sinistres, et dont le privilége expirait en 1864. Depuis, le gouvernement a passé un nouveau contrat, avec une compagnie anglaise, pour l'organisation de services maritimes et fluviaux de navigation à vapeur de Maracaïbo et la Guayra jusqu'à Ciudad-Bolivar, avec escale à la Trinité. Cette ligne doit être mise en rapport avec les paquebots d'Angleterre, et une autre créée avec les États-Unis.

La base du régime des douanes est, après la loi générale et les décrets réglementaires en matière de finances et de commerce rendus en 1856[1], un nouveau tarif décrété par la convention nationale, sous la date du 27 novembre 1858, et mis en vigueur à partir du 1er janvier suivant. Mais cette législation a été diversement modifiée depuis, par l'établissement et l'abrogation de taxes additionnelles ou extraordinaires, des réductions et des exemptions de droits, des dispositions relatives à l'évaluation et au mode de payement de ceux-ci, au régime des droits de tonnage, de port et de pilotage, etc., ainsi que suivie, le 27 février 1862, de la publication d'un nouveau tarif des droits de sortie[2]. Dans toutes les républiques de la ci-devant Amérique espagnole, chaque révolution intérieure conduit presque fatalement à des exagérations de la fiscalité.

---

1. Voir, pour ces mesures, *Annales*, L. C., VÉNÉZUÉLA, n° 9, ainsi que, pour les modifications ultérieures du régime, les deux numéros suivants; puis, dans le même recueil, PAYS ÉTRANGERS EN GÉNÉRAL, nos 1 à 4, et subsidiairement aussi les *Archives du commerce de Prusse*.

2. Traduit aux *Archives du commerce de Prusse*, année 1863, t. Ier, p. 443.

Les monnaies, poids et mesures de cette république, ne diffèrent de l'ancien système espagnol que par l'unité monétaire. La gourde (piastre macouquine, *peso macuquino*, de 8 réaux) ou piastre vénézuélienne, maintenant aussi subdivisée en centièmes, ne vaut que 4 francs.

La Guayra est le premier port du Vénézuéla. Ses opérations représentaient, dans l'exercice 1859-1860, une valeur totale de près de 24 millions de francs, dans laquelle les importations figuraient pour 12,636,000 fr. et les exportations pour 11,212,000. Les ports de Puerto-Cabello, dans la province de Carabobo, de Maracaïbo et de Ciudad-Bolivar, dans la Guyane, sont également ouverts, sans restrictions, au commerce étranger, les deux derniers particulièrement aussi pour le transit avec la Nouvelle-Grenade; tandis que l'importation n'est permise qu'en vue des besoins de la consommation locale dans les ports de Cumana, Barcelona, la Véla, Carupano, Guiria et Maturin, ainsi qu'à Pampatar et Juan-Griego, dans l'île de la Marguerite. Les ports de Las Tablas, Soledad et Barrancas, sur l'Orénoque, ne sont, comme ceux de Cumarébo, Adicora et Zazarida, que ports d'exportation[1].

Du consulat général de France à Caracas relèvent des vice-consulats et agences consulaires à la Guayra, Puerto-Cabello, Maracaïbo, Izapa, Maturin et Barcelona, Cumana, Carupano et Angostura ou Ciudad-Bolivar. Le traité de commerce et de navigation qui nous lie avec le Vénézuéla est du 25 mars 1843[2]. Il stipule pour le commerce français le traitement de la nation la plus favorisée; pour le pavillon français, celui des navires nationaux, quant au payement des droits de douane, de tonnage et autres, ainsi que la liberté de trafiquer dans tous les ports, fleuves et rivières de la république; enfin, pour tous les sujets français, une entière liberté de conscience, ainsi que le droit de posséder des immeubles et d'en disposer à leur gré.

Le Vénézuéla, dont le marché est exploité avec le plus de profit par des maisons anséatiques, est presque le seul État d'Amérique dans lequel notre propre commerce ait acquis, sur celui de nos voi-

---

1. *Preussisches Handels-Archiv*, année 1865, t. II, p. 434.
2. Voir *Annales*, FRANCE, L. C., t. I[er], n° 4.

sins et rivaux d'outre-Manche, une prépondérance incontestable, qui date surtout de 1864, mais ne porte que sur le mouvement de nos importations de cette contrée, comme on le verra par le rapprochement des deux résumés qui vont suivre.

Voici, d'abord, celui de la valeur des marchandises échangées entre la France et le Vénézuéla par les ports de la Guayra, Puerto-Cabello et Maracaïbo principalement :

	Commerce général.			Commerce spécial.		
	1863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Importations.	7,303,000	14,344,000	18,566,000	5,720,000	13,242,000	13,186,000
Exportations.	6,639,000	9,499,000	6,285,000	5,173,000	7,770,000	5,293,000
Totaux . .	13,942,000	23,843,000	24,851,000	10,893,000	21,012,000	18,479,000

Nos importations du Vénézuéla se sont élevées, en 1865, à 13,803,000 fr. pour le café, 2,669,000 pour le coton, chiffre plus que double de celui de l'année précédente, 1,311,000 pour le cacao et 629,000 pour les bois de teinture et d'ébénisterie; elles comprennent, en outre, du libidibi, de l'indigo, des peaux brutes, du quinquina et des chapeaux de paille et d'écorce.

A l'exportation, le chiffre de nos lainages s'est réduit, de 902,000 fr. en 1864, à 431,000 en 1865, celui de nos cotonnades, de 519,000 à 311,000, celui de nos soieries, de 544,000 à 539,000, et celui de nos vins, de 746,000 à 576,000; il reste à mentionner ensuite nos toiles, merceries, papeteries et livres, parfumeries, effets d'habillement, peaux préparées et ouvrées, poteries et verreries, huiles d'olive, fruits de table, graisses, chapeaux de feutre, confitures et bonbons, médicaments composés, meubles, bougies stéariques, poissons marinés et ouvrages de mode, ainsi que les armes et munitions, les outils et ouvrages en métaux, des envois de farine de froment et de riz en grains, de l'huile d'olive et des tissus, d'origine étrangère.

Nos produits, les tissus, nouveautés, vins et liqueurs surtout, ne jouissent pas, dans le bassin de l'Orénoque, d'une réputation moindre que sur les marchés du littoral vénézuélien; mais, par suite de la cessation des rapports de Bolivar avec nos Antilles et de la rareté des navires français, qui ont complétement cessé, depuis 1857, de visiter cette place, les maisons françaises qui s'y trouvent établies

sont elles-mêmes obligées, pour se procurer les articles de France, d'employer l'intermédiaire de Liverpool, de Brême et de Hambourg, ou de Gênes. Elles ne pourraient fréter des navires français, à cause de la difficulté de leur assurer un chargement de retour; car le tabac et les cuirs de l'Orénoque se dirigent vers l'Allemagne et les États-Unis, et ceux des produits de la Guyane qui nous conviendraient le mieux, tels que le cacao, l'indigo, les peaux de daim, n'y existent pas toujours en quantités suffisantes pour former une cargaison entière.

Dans le commerce du Royaume-Uni, l'importation des produits du Vénézuéla autres que l'or, dont le chiffre n'y est pas compris, ni même spécifié ailleurs, toujours insignifiante et même presque nulle en 1862, n'a guère dépassé 5 $^1/_2$ millions de francs au maximum; mais les exportations du commerce britannique à destination de cette contrée, s'étant élevées en 1864 à une somme de plus de 13 millions de francs, dont plus de 12 en marchandises anglaises, l'emportent sur nos envois. On en jugera par les chiffres suivants :

	1863.	1864.	1865.
	Liv. sterl.	Liv. sterl.	Liv. sterl.
Importations	23,767	180,954	221,331
Exportations	411,940	493,425	397,956
Dont en produits britanniques	402,261	482,988	389,434
Transbordements à la sortie du Royaume-Uni	9,223	32,480	36,852
Mouvement total des marchandises	444,930	706,859	656,139
Soit francs	11,123,000	17,672,000	16,403,000

La Grande-Bretagne n'a encore acheté, au Vénézuéla, que du coton (pour une valeur de 158,620 liv. st. en 1864 et de 186,828 en 1865), avec un peu de café et de cacao, de peaux brutes, de brésillet, de fustet et de libidibi. Mais elle y envoie beaucoup de ses propres produits, parmi lesquels ont figuré, en 1864, les cotonnades pour 275,254 liv. st. (en 1861 même pour 307,978), les toiles pour 83,385, les lainages pour 47,271, puis, pour des valeurs moindres, la quincaillerie et la coutellerie, des fers, des machines, des poteries et verreries, de la bière et des effets d'habillement, même des soieries anglaises, et quelques denrées d'entrepôt.

Le mouvement des exportations de l'Angleterre, dont l'année 1864

nous présente le maximum à destination du Vénézuéla, n'a pas suivi toutefois, avec cette contrée, une progression aussi rapide qu'avec la plupart des autres pays d'Amérique, et l'augmentation n'a été sensible qu'en cette même année, en 1863 et en 1861 ; dans toutes les autres, il se montre plutôt stationnaire, ou même en déclin.

Le traité de commerce de l'Angleterre avec l'ancienne confédération colombienne a été maintenu, jusqu'à ce jour, comme règle des rapports entre les pays contractants, dans le Vénézuéla de même que dans la Nouvelle-Grenade.

Équateur.

Ce troisième démembrement de l'ancienne Colombie correspond au ci-devant royaume de Quito, qui formait la partie septentrionale de l'empire des Incas. Il occupe, au sud de la Nouvelle-Grenade, à l'ouest du Brésil, au nord du Pérou, dont il est en partie séparé par le Haut-Maragnon ou fleuve des Amazones, et à l'est de l'océan Pacifique, dans une des parties les plus élevées de la zone longitudinale que parcourt la grande Cordillère, dont le Chimboraço, pic d'une hauteur d'environ 20,000 pieds au-dessus du niveau de la mer, y offre le point culminant, un territoire dont on estime la superficie à 644,000 kilomètres carrés, et qui dépasserait ainsi d'un cinquième environ celle de la France. La population toutefois, qui y est encore très-clairsemée, bien que la capitale de cet État, Quito, avec 76,000 habitants, soit la plus grande ville de toute l'ancienne Colombie, n'atteignait pas, d'après un recensement de 1858, plus de 1,040,000 habitants, parmi lesquels on compte environ 600,000 créoles. Le climat de cette ville, bâtie sur un plateau de près de 3,000 mètres d'élévation et peu distant de la mer, offre le caractère d'un printemps perpétuel, grâce à la chaleur du soleil sous la ligne équinoxiale, à laquelle le nouvel État a emprunté sa dénomination présente. On y voit d'abondantes moissons de céréales, des vergers, comparables aux nôtres, et des pâturages qui nourrissent, à côté de nos bêtes à laine d'Europe, des lamas et des alpagas. Les autres villes, que l'on rencontre plus au midi, vers le Pérou, sont Cuença et le port de Guayaquil, à l'embouchure du fleuve et sur le golfe du même nom. C'est le centre du commerce maritime de la république. Le

port de Manta n'a qu'une importance très-secondaire, ainsi que celui d'Esméraldas, sur la partie septentrionale de la côte, celle qui fournit les meilleurs produits. L'Équateur comprend trois départements d'inégale étendue : celui de Guayaquil ou Guyas, celui de Quito et celui d'Açuay (chef-lieu Cuença), le plus vaste des trois, sans compter la partie orientale, appelée Maïnas, qui n'a pas de limites bien déterminées. Les îles Galopagos ou des Tortues, à une certaine distance de la côte, dépendent également de la république de l'Équateur. Dans la région des Andes, qui offre toutes les variétés de température imaginables, depuis la zone des terres brûlées, qui s'étendent à leur base, jusqu'à celle des neiges éternelles, qui couvrent leurs sommets, cette contrée présente les plus grands et les plus terribles volcans du monde, tels que le Cotopaxi et le Pichincha, ce qui la rend extrêmement sujette aux tremblements de terre. Les nombreuses rivières qui descendent de son versant oriental vont, généralement, rejoindre le Maragnon, sur la partie inférieure duquel le Brésil refusait toutefois encore naguère la liberté de la navigation à ses voisins, dans le domaine de sa propre souveraineté. Tout le pays à l'est des Andes est presque désert. Les Indiens aborigènes, peuple d'agriculteurs et de pâtres inoffensifs, habitent en grande partie les intervalles qui séparent les chaînes des montagnes, tandis que le littoral et les districts qui en approchent sont principalement peuplés par la race blanche et par ce qui reste de la race noire. Cette région offre toutes les cultures tropicales. Cependant le cacao, dont on évaluait la récolte, en 1864, à 118,120 quintaux espagnols, est la seule denrée qu'elle fournisse en abondance au commerce étranger. Mais on y récolte, en outre, du coton, du tabac, du café et du riz; le pays est riche en bois de construction magnifiques et on y trouve de l'orseille en quantité, de la cascarille et du quinquina, du caoutchouc et de la salsepareille, sans parler de la laine. Les cacaos de qualité inférieure viennent des provinces maritimes du sud, le meilleur, mais en petite quantité, de celle d'Esméraldas, qui produit aussi le meilleur café, mais en quantité faible, ainsi que du tabac, lequel pourra cependant devenir un jour, avec le développement de la culture, le premier article d'exportation de la contrée. Jusqu'à présent c'est le Pérou qui prend la plus grande partie de la récolte. Le quinquina figure

déjà, avec les madriers et autres bois de construction, parmi les principaux produits du pays. Ajoutons que Guayaquil a servi, pendant toute l'année 1862, de débouché au quinquina de la province colombienne de Pasto, alors en guerre avec le reste de la Nouvelle-Grenade. Pour conserver le monopole de ce produit, la législation équatorienne a édicté des peines contre les extracteurs de la plante et même de la graine. La cascarille, analogue du quinquina, avait été longtemps exploitée d'une façon toute primitive : pour avoir l'écorce on abattait l'arbre; mais aujourd'hui l'on s'occupe d'en faire des plantations régulières.

Les autres produits figurant à l'exportation sont l'or et l'argent monnayés, l'orseille, les cuirs à semelles, etc. Le caoutchouc et le coton n'y comptent encore que pour des chiffres insignifiants. Cependant ces deux articles peuvent être appelés, dans un temps donné, à former aussi une branche importante du commerce. Le caoutchouc blanc, produit dans les provinces de Manabi et d'Esméraldas, vaut jusqu'à 150 fr. le quintal. Le coton serait susceptible d'une culture rémunératoire dans certaines provinces qui, malheureusement, n'étant pas situées sur le bord de la mer, manquent de moyens de communication et de transport. Au nord, la province d'Imbabura, qui cultive du coton, dont on file et tisse une partie dans le pays même, alimente, en outre, tout le sud de la Nouvelle-Grenade de cette matière première. Dans le district de Canelos, sur le versant oriental des Andes, une compagnie anglaise a obtenu une large concession de terres, au prix de 1 shilling par acre, pour la plantation du coton. Ce district, qui abonde également en essences de bois variées et précieuses, a une communication avec Quito par Baños, où il existe une grande brèche dans la Cordillère. Mais, aucune facilité de transport ne peut égaler celle qui est offerte à ce district de l'autre côté, par l'Amazone et ses nombreux affluents. Les Anglais l'ont compris. Aussi des bateaux à vapeur ont-ils été, depuis quelque temps, établis par eux sur ce fleuve, pour répondre au besoin de cette navigation. Après le coton, la grande province d'Orient, qui appartient à ce bassin, ne trouve à vendre au reste du pays qu'un peu d'or en poudre de 20 à 21 carats, du fil de liane et du miel d'abeilles. Un dernier produit à mentionner est le sel marin dont le dépôt est à Bodegas,

chef-lieu de la province de los Rios, qui a des communications fluviales avec Guayaquil, au moyen d'un bateau à vapeur. Celles d'Imbabura et de Chimboraço vendent du sel gemme ; cette dernière aussi un peu de cochenille. Le sel forme l'objet d'un monopole du gouvernement.

La principale industrie de l'Équateur est celle des chapeaux dits de Panama ou plutôt de jipijapa, comme on les appelle dans le pays. C'est la province de Manabi spécialement qui en fournit la matière première et en fabrique le plus. Ils ont figuré dans le total des exportations de 1862 pour une somme de 2,040,000 fr. Ces chapeaux, dont on évalue le prix en moyenne à 80 fr. la douzaine, ont été payés parfois cependant, à Guayaquil même, jusqu'à 400 fr., soit plus de 33 fr. la pièce.

Dans la province de Pichincha, qui renferme la capitale, ainsi que dans celle de Léon, on fabrique en outre des tapis, quelques étoffes de laine, des broderies, de la faïence, de la sellerie et des chaussures. On y trouve aussi d'habiles sculpteurs en bois. Quito a même eu des peintres distingués.

Malgré tous les avantages d'une situation géographique très-heureuse, de l'étendue des côtes et de la sécurité des ports, de la salubrité du climat et de la fertilité des terres, ainsi que de la variété des produits du sol, le commerce de cette contrée n'a pu prendre encore qu'un assez faible développement. Les troubles intérieurs, le défaut de moyens de communication et de transport, les imperfections du système financier, particulièrement en ce qui touche les douanes, y forment surtout obstacle.

L'Équateur, après avoir cessé, en 1831, de faire partie de la Colombie, n'a pas eu moins à souffrir que les autres membres de l'ancienne confédération des effets de troubles intérieurs et de démêlés extérieurs. En 1853, il fallut la présence d'une escadre française pour faire respecter les droits de nos nationaux établis dans la république. C'est dans les quinze dernières années surtout que celle-ci a été rudement éprouvée par des commotions intérieures, et l'agitation révolutionnaire, calmée par l'avant-dernier président, Garcia Moréno, menaçait même un instant de renaître, après l'avénement de son successeur, le président actuel, Carrion, en 1865.

Cette dernière période avait été marquée, en outre, par une guerre

avec la Nouvelle-Grenade, où le général Mosquéra, en rétablissant le nom de la Colombie, s'était aussi flatté de l'espoir de ramener l'Équateur et le Vénézuéla dans le giron de l'ancienne confédération, dissoute en 1831. Ce dessein n'a pu être réalisé, bien que la fortune des armes eût été contraire aux Équatoriens. Dernièrement, l'Équateur est entré dans l'alliance du Pérou et du Chili, lors du conflit de ces deux États avec l'Espagne.

Il est caractéristique pour l'économie commerciale de l'Équateur que tous les produits importés par mer, sauf le peu qui passe par un revers de montagnes ayant pour port Manta, dans la province de Manabi, entrent par celui de Guayaquil, et que tous les produits du pays, y compris ceux des provinces septentrionales et même d'une partie de la Nouvelle-Grenade, comme les quinquinas déjà mentionnés, ne pouvant être embarqués que dans le sud, ont d'abord à faire pour cela un trajet de 100 à 125 lieues dans cette direction, pour remonter ensuite la côte à bord d'un navire, obligé de franchir la même distance en sens inverse. Ces immenses détours sont commandés par la nécessité où l'on se trouve de suivre, entre les deux Cordillères, l'unique sentier qui y existe pour les bêtes de somme; ce chemin n'est même praticable que pendant six mois de l'année, de juin en décembre, et encore quelquefois avec des interruptions en septembre et octobre. Les animaux ne sont pas attachés deux à deux, comme dans d'autres parties de l'Amérique, mais vont un à un avec une charge qui, pour chaque bête, cheval, mulet ou âne, ne doit pas dépasser un quintal, divisé en deux petits colis. Le président Garcia Moréno, pour remédier à cet état de choses, a fait commencer, sous la direction d'un ingénieur français, le travail d'une chaussée, qui reliera Quito à Guayaquil, et entrepris, en outre, l'établissement plus facile d'un chemin à mulets qui, descendant perpendiculairement de la Cordillère à la mer, aboutit à Esméraldas. Cette place paraît ainsi destinée à devenir non-seulement le port de Quito et de la riche province d'Imbabura, avec laquelle on a le projet de la relier par un chemin de fer, mais aussi celui de la province colombienne de Pasto, qui n'a sur le territoire grenadin, pour écouler ses produits, qu'un sentier de montagne impraticable, où ils ne peuvent être portés qu'à dos d'homme au port de Tumaco.

Bien qu'en 1853 la république ait proclamé le principe de la liberté de la navigation pour l'Amazone et ses affluents, au milieu d'un pays presque désert, et qu'elle ait promis, pour attirer les étrangers, de leur y concéder des terres, le cabotage de l'Équateur leur est resté interdit, ce qui nuit à leur commerce sur ses côtes. Cependant la compagnie anglaise des bateaux à vapeur du Pacifique a obtenu le privilége de se livrer à la navigation sur tout le littoral.

Il règne une extrême confusion dans les rapports monétaires de l'Équateur, où l'on voit des différences de cours de 8 à 12 p. 100 entre des villes voisines. Elles tiennent à une circulation plus ou moins grande de pièces fausses, altérées, usées ou percées, de l'usage desquelles on est pourtant obligé de s'accommoder, faute d'un instrument d'échange moins défectueux. Il en résulte que l'on ne peut jamais déterminer le taux du change. Parmi les monnaies circulant dans la capitale même, il y a lieu de distinguer la colombienne, la grenadine de $^8/_{10}$, la décimale de 4 pesites faibles, la nouvelle piastre forte de 5 fr., la sévillienne percée, le gotto (ancienne monnaie espagnole), en petite quantité, mais avec prime de 12 $^1/_2$ p. 100, l'équatorienne de $^8/_{10}$, et la décimale pour sa valeur intrinsèque, des aigles, des livres sterling, des napoléons, des condors et autres monnaies d'or, faisant prime relativement aux traites sur Londres et sur le Pérou. Il circule, en outre, des billets de banque et un papier-monnaie créé le 3 janvier 1863.

Le système décimal français a été, cependant, adopté par une loi du 5 décembre 1856, non-seulement pour les monnaies, mais aussi pour les poids et mesures de la république. L'usage des nouvelles unités, conformes au système métrique, y fut rendu généralement obligatoire à partir du 15 octobre 1866.

La nouvelle piastre de 5 fr., frappée au titre de $^9/_{10}$, devra ainsi remplacer l'ancienne piastre forte de 8 réaux ou 100 cents (évaluée à 5 fr. 40 c.), qui figure encore dans le tarif des douanes de l'Équateur du 28 novembre 1855, date du principal acte constitutif de la législation commerciale du pays[1]. En 1861 cependant, cet acte a été rem-

1. Voir, pour le texte et celui des actes complémentaires, *Annales*, ÉQUATEUR L. C., n° 2.

placé par une nouvelle loi de douane du 1er juillet[1], suivie, le 21 août de la même année, d'un nouveau règlement général de douane, ainsi que, le 1er mars 1862, d'un règlement spécial concernant le port de Guayaquil, le seul où nous ayons établi une agence consulaire, relevant du consulat général à Quito.

Le port de Manta a été également déclaré, par un décret du 27 avril 1861, port d'entrepôt et de réexportation. Un autre décret, du mois de juin suivant, accorda une diminution de droits de 18 p. 100 sur les marchandises importées par la voie de Panama, à la condition d'une réduction semblable sur les frais de transport du tarif de la compagnie du chemin de fer, dont le conseil directeur prit une décision en conséquence; cependant le gouvernement équatorien a, depuis, limité provisoirement la réduction aux articles transportés par navires à voiles.

Indépendamment de ces douanes maritimes, il en fonctionne encore deux: l'une à la frontière grenadine au nord, l'autre à la frontière péruvienne au sud; mais on élude facilement la surveillance des douanes terrestres, et, sur le littoral, le défaut de marine et la grande étendue des côtes favorisent la contrebande.

Voici maintenant le résumé général de ce qui a pu être constaté des résultats du commerce maritime de l'Équateur :

	Importations. — Francs.	Exportations. — Francs.	Totaux. — Francs.
1857	17,025,000	18,529,000	35,554,000
1858	12,662,000	11,863,000	24,525,000
1859	7,173,000	11,560,000	18,733,000
1860	10,721,000	22,836,000	33,557,000
1861	25,078,000	13,805,000	38,883,000
1862	?	12,509,000	?

L'inégalité des récoltes de cacao explique les grandes variations de ce mouvement commercial. Ainsi l'exportation de cette denrée, qui forme l'article capital, est descendue, de 213,385 quintaux en 1861, à 166,714 en 1862 et à 147,722 en 1863. C'est l'Espagne qui en achète la majeure partie. Quant aux importations, elles consistent principalement en pacotilles françaises et allemandes, pour l'usage

1. *Moniteur universel* du 24 septembre 1861, et *Archives commerciales de Prusse*.

de la classe aisée surtout. L'Angleterre y prend directement peu de part. Les échanges s'effectuent principalement avec Panama et les autres contrées riveraines du Pacifique, l'Espagne, la France, l'Angleterre et Hambourg.

En outre, l'Équateur trafique avec les provinces limitrophes de la Nouvelle-Grenade et du Pérou, par terre; mais il n'est pas tenu compte en douane de ces opérations, qui s'effectuent principalement par Imbabura avec la première et par Loja avec le second[1].

Une partie des articles d'Europe, consommés par l'Équateur, lui vient des entrepôts péruviens. Quant au port de Guayaquil, c'est de toutes les places de ce littoral celle qui procure le plus de fret aux bateaux à vapeur; on estimait le chiffre de ses exportations, en 1865, à 3,984,000 dollars (1,030,000 de plus que l'année précédente). Les cacaos y figuraient pour 113,671 quintaux ou 2,388,981 dollars, malgré la mauvaise récolte, les chapeaux de paille pour 25,539 douzaines ou 638,475 dollars, le coton, peu cultivé dans ces dernières années, pour 11,117 quintaux ou 500,265 dollars[2].

Les échanges directs de la France et du Royaume-Uni avec la république équatorienne ont présenté, dans les dernières années, les chiffres suivants, pour les marchandises:

1° FRANCE.

	Commerce général.			Commerce spécial.		
	1863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Importations.	391,000	1,101,000	479,000	387,000	388,000	402,000
Exportations.	1,550,000	1,822,000	2,305,000	1,402,000	1,540,000	1,964,000
Totaux . .	1,941,000	2,923,000	2,784,000	1,789,000	1,928,000	2,366,000

Nos importations de l'Équateur avaient atteint leur maximum de 2 millions de francs en 1859, nos exportations pour cette contrée leur chiffre le plus élevé (de près de 3 $^1/_2$ millions) en 1861.

Nous n'avons importé de l'Équateur, en 1864, que pour 937,000 fr. de cacao, avec des lichens tinctoriaux (de l'orseille), etc., en 1865 que des sirops et confitures, quelques cuirs bruts, des chapeaux de Panama, mais point de cacao.

1. Voir *Annales*, ÉQUATEUR, F. C., n[os] 1 à 7.

2. *Preussisches Handelsarchiv*, 1866, t. II, p. 68.

Dans nos envois pour cette contrée, qui sont en progrès, nos vins ont figuré, dans la dernière année, pour 591,000 fr., nos eaux-de-vie et liqueurs pour 168,000, notre mercerie pour 177,000, et les poteries et verreries françaises pour 123,000; nos médicaments, poissons marinés, lingeries, peaux ouvrées, bougies stéariques et savons, les lainages, outils et autres ouvrages en métaux, parfumeries, papeteries et livres français et étrangers, avec de la bijouterie d'argent étrangère, pour le reste.

2° ANGLETERRE.

	1863.	1864.	1865.
	Liv. sterl.	Liv. sterl.	Liv. sterl.
Importations	68,608	26,965	40,715
Exportations	10,060	5,818	30,027
Dont en produits britanniques	9,864	2,746	28,685
Mouvement total des marchandises	78,668	32,783	70,742
Soit francs	1,967,000	830,000	1,769,000

Les importations directes de cacao de l'Équateur dans le Royaume-Uni sont tombées de 73,774 liv. st., en 1860, à 17,291 en 1865. Ce qui vient s'y joindre de tabac en feuilles, d'indigo, d'orseille, de coton, de quinquina et de caoutchouc, de sucre brut et de chapeaux de paille, est insignifiant. Les envois directs de la Grande-Bretagne à Guayaquil ne comprennent aussi, généralement, que des pacotilles d'occasion. Les cotonnades, qui y figuraient, en 1861, pour une valeur de près de 3 millions de francs, prennent sans doute aujourd'hui la voie plus courte de l'isthme de Panama.

Les relations de la Grande-Bretagne avec l'Équateur se trouvent placées sous le régime d'un traité de commerce et de navigation du 3 mai 1851. Celui qui lie la France avec le même État remonte au 6 juin 1843. Il a été conclu sur le pied du traitement de la nation la plus favorisée, pour 12 ans, avec clause de tacite réconduction[1].

Pérou.

Sur un territoire presque triple de celui de la France, mais dont la population ne dépasse pas 2,865,000 âmes, le Pérou, compris entre l'Équateur au nord, le Brésil à l'est, la Bolivie à l'est et au sud,

1. Voir le texte aux *Annales*, FRANCE, L. C., n° 5.

présente, dans l'hémisphère austral, un développement de près de 600 lieues de côtes, baignées par l'océan Pacifique. C'est un des plus beaux pays du monde. Il ne pleut jamais sur le littoral, qui est généralement aride et sablonneux, mais n'en offre pas moins des parties ravissantes dans quelques vallées arrosées et fertiles. La Cordillère, en parcourant toute la contrée parallèlement à la mer, y forme une double chaîne, entre les rebords de laquelle se déploient des plateaux de 3,700 à 4,000 mètres d'élévation, presque sans habitants, si l'on excepte d'immenses troupeaux de moutons, de vigognes, de lamas et d'alpagas, avec leurs pasteurs. Quoique la branche occidentale de la Cordillère soit la moins élevée des deux, presque toutes les rivières coulent vers l'Amazone, c'est-à-dire appartiennent au versant oriental, tributaire de l'Atlantique par ce fleuve, qui prend lui-même naissance au Pérou. Les pentes des montagnes, au-dessous de la région des neiges, sont occupées par d'immenses forêts, et les plus précieuses richesses minérales y dorment encore, en majeure partie complétement inexploitées. Les vallées qui s'ouvrent à l'est des Andes forment la partie la plus fertile et naturellement la plus riche du pays, après le bassin du lac Titicaca, qui reçoit les eaux de quelques rivières plus méridionales et couvre un espace de plus d'un million d'hectares, sur les confins de la Bolivie. Aux forêts succèdent, dans le bassin de l'Amazone, d'immenses prairies dites *pampas*. En général, ce bassin est plus peuplé qu'on ne le croit communément. La province de l'Amazone, baignée par ce fleuve même, a de 50,000 à 60,000 habitants, consommant plus ou moins de marchandises européennes, qu'elle reçoit par cette voie fluviale, et l'on en compte peut-être dix fois autant dans les autres provinces péruviennes du même versant, sans les tribus d'Indiens sauvages, dont le chiffre est inconnu. Numériquement, la race aborigène formant avec les métis et les mulâtres plus des $^{4}/_{5}$ de la population totale, est prédominante au Pérou; les descendants créoles de la race conquérante n'y figurent pas pour plus d'un sixième, et le nombre des nègres se trouve réduit à une proportion très-faible. Les blancs et les métis habitent surtout les villes, tandis que les travaux des champs et des mines, la petite industrie et la pêche côtière, sont presque exclusivement abandonnés aux Indiens, dont Cusco, l'ancienne capi-

tale des Incas, dans l'intérieur, est restée pour ainsi dire la métropole. Le siége de la vice-royauté espagnole, comme aujourd'hui celui du gouvernement de la république, est plus près de la mer à Lima, ville de luxe et de plaisirs, de 80,000 âmes, la Sybaris de l'Amérique du Sud. Le climat de cette ville est beaucoup plus tempéré que celui de Carthagène, située sous la latitude correspondante au nord de l'Équateur, et les tremblements de terre, assez fréquents jadis sur ce sol volcanique, y sont devenus de moins en moins sensibles.

La déclaration d'indépendance du Pérou remonte à 1821. Il comprend sept départements, qui sont ceux de la Libertad (chef-lieu Truxillo) au nord, Lima, Junin, Ayacucho, Aréquipa, Cusco et Puno, sans compter les pampas, qui s'étendent à l'est. La plupart empruntent leurs noms des villes qui y dominent. La vallée d'Aréquipa passe pour être la mieux cultivée de l'intérieur. Le Callao est le port de Lima et le principal entrepôt commercial du Pérou; Islay, le port des départements d'Aréquipa, de Puno et de Cusco, occupe la seconde place, en raison de l'importance de ses recettes de douane. Celui d'Arica, voisin de la ville de Tacna, doit être signalé comme le centre d'approvisionnement naturel du Pérou méridional et le foyer du commerce de transit avec la Bolivie. Indépendamment de ces trois, il reste à mentionner quatre autres places du même littoral qualifiées de même, par l'administration péruvienne, de grands ports de douane, à savoir : Iquique, port de salpêtre, tout à fait au sud, Huanchaco, le port de Truxillo, San-José, celui de Lambayèque, et Païta, d'où s'exportent les cotons, le plus septentrional du pays.

Bien que l'avidité des conquérants les eût poussés, dès l'origine, à faire main-basse sur les trésors fabuleux du Pérou, réputé le pays de l'or par excellence, au seizième siècle, sa richesse minière est loin d'être épuisée, et ce n'est pas l'or mais l'argent qui y prédomine. Les flancs des montagnes et les rochers de la Cordillère, les plages du littoral et le sable des rivières y contiennent encore d'énormes quantités de ces deux métaux précieux, dont la production ne peut que s'accroître avec les progrès de l'industrie moderne et l'application des nouveaux procédés de la science. Les aborigènes, au temps des Incas, se contentaient de ramasser l'or à l'état natif. La mise en exploitation des richesses fossiles du Pérou ne date que

de la domination espagnole, et c'est l'argent qu'elle eut principalement pour objet. Le produit des mines d'or est resté beaucoup plus faible. Sur les 122,050,724 kilogrammes d'argent fin, représentant une valeur de 27 milliards, 122 millions de francs, tirés, d'après les calculs de M. Michel Chevalier, des mines du Nouveau Monde, depuis la découverte de l'Amérique jusqu'en 1848, le pays qui en a fourni le plus, après le Mexique, est incontestablement le Pérou, avec la Bolivie, qui en faisait originairement partie. Les plus célèbres mines d'argent de ces deux contrées sont situées à de grandes hauteurs; la plus riche du Pérou proprement dit est le *cerro* de Pasco. La révolution d'Amérique entraîna l'abandon d'une grande partie des mines exploitées avec le plus de profit. Les travaux n'y ont été repris que peu à peu. La production de l'argent s'était pourtant élevée, dans la même contrée, de 31,217,000 fr. en 1800, à 33,333,000 en 1848, tandis que celle de l'or s'était réduite de 9 millions de francs à 2,583,000 fr. dans le même intervalle. La moyenne annuelle de la première, durant la période 1836-1845, ressort, d'après les déclarations, à 12,294,000 fr., mais il y a lieu de croire qu'en réalité le produit était peut-être supérieur d'un quart au chiffre déclaré. Au cerro de Pasco seul il a été fondu, en 1861, 232,854 marcs (de 230 grammes) d'argent qui, de ces mines, est dirigé sur Lima et sur les ports du septentrion. Quant à la totalité du produit des mines d'argent du Pérou, l'on croit pouvoir, actuellement, l'estimer à 350,000 marcs, année par année. On sait, de plus, qu'en 1861 il était sorti du Callao seulement, à destination des pays d'Europe, pour 4,825,000 piastres fortes, soit plus de 26 millions de francs, d'or et d'argent, en partie monnayés, valeur dans laquelle ce dernier métal en particulier figurait pour près de 4,238,000 piastres; or, on croyait pouvoir estimer à une somme presque égale les envois faits par la voie des autres ports pendant la même année. En 1863, enfin, année à laquelle s'arrêtent nos renseignements, l'exportation totale des ports péruviens en matières et monnaies d'or et d'argent a été évaluée à 25,365,000 francs seulement, somme ne comprenant que pour 2,599,000 francs d'or. C'est à bord des vapeurs de la compagnie anglaise du Pacifique que sont presque généralement embarqués ces métaux précieux.

Le mercure, employé à l'extraction de ces richesses métalliques, abonde à proximité des mines d'argent. De 1570 à 1790, les mines fameuses du district de Huancavélica n'avaient pas donné moins de 48 millions de kilogrammes de mercure, abstraction faite des quantités qui s'étaient dérobées au contrôle. De nos jours encore, les Indiens en retirent annuellement jusqu'à 294,000 kilogrammes. On vante aussi la richesse des mines de Chonta en mercure.

Il y a de plus, au Pérou, des mines de cuivre, d'étain, de plomb, de fer, de nickel et de cobalt, ainsi que de soufre et d'asphalte. Ce pays fournit aussi du salpêtre, du borax et de l'amiante. Le sel commun y abonde. Il y existe même des gîtes houillers; mais ils ne peuvent, à cause de la difficulté des transports, alimenter que les mines du voisinage. Le charbon de terre qui se consomme sur les côtes est apporté d'Angleterre.

Le salpêtre ou nitrate de potasse en cristaux cubiques forme, après le produit des mines d'argent, l'article d'exportation le plus considérable du règne minéral, dans cette contrée. Il s'expédie, exclusivement du port d'Iquique et des petits ports adjacents de Caletas, de Mejillones et de Pisagua, à la destination de la Grande-Bretagne surtout, mais aussi à celles de la France, de l'Allemagne, de la Hollande, des États-Unis, etc. L'exportation du salpêtre s'est, progressivement, élevée de 936,000 quintaux espagnols ou péruviens, en 1855, à 1,904,000 en 1864 et à 2,441,000, formant une valeur de près de 19 millions de francs, en 1865. Le borax, que l'on trouve aussi aux environs d'Iquique, appartient au gouvernement, qui a traité, en 1863, avec une maison française, de la consignation des ventes de ce produit pour six ans.

Mais une ressource qui, pour le moment, domine au Pérou celles du règne minéral, c'est l'exploitation du puissant engrais qu'on appelle guano, formé par les déjections des oiseaux aquatiques, et auquel les incomparables services qu'il a été reconnu susceptible de rendre à l'agriculture ont donné une importance croissante. Les principaux dépôts de guano du Pérou sont ceux des îles Chinchas, au nombre de trois, situées non loin de Pisco, à une quarantaine de lieues au sud de Lima; il en existe, en outre, d'une contenance moindre, dans les îles Lobos, sur la côte occidentale de la Patago-

nie, par 52° de latitude sud, et sur quelques points du littoral. Le guano des îles Chinchas forme la principale source des revenus du gouvernement péruvien, qui s'en est réservé le monopole, mais a fini par admettre des négociants de tous les pays à concourir aux adjudications de la vente par contrats, en partage avec les Anglais, auxquels il avait d'abord exclusivement concédé le privilége de l'exportation de cet engrais.

On estimait officiellement, en 1853, le contenu des trois îles Chinchas à 12,376,100 tonneaux de 1,000 kilogrammes. Une quantité totale de 2,837,365 tonnes en ayant été extraite de 1854 à 1860, il devait rester à la fin de cette dernière année 9,538,735 tonnes. L'exportation avait atteint son maximum de 490,654 tonneaux anglais de jauge en 1857. En admettant une vente annuelle de 400,000 tonnes, ces couches se trouveraient entièrement épuisées à la fin de 1884[1].

Le guano, dont l'exportation n'occupait encore, en 1846, que 90 navires jaugeant 30,598 tonneaux, a procuré du fret, en 1860, à 433 navires, jaugeant ensemble 348,544 tonneaux, dont 181 anglais, 138 nord-américains et 43 français. En valeur, enfin, l'exportation de cet engrais a rapporté au trésor péruvien, dans les dernières années, 16,300,880 dollars (pour une vente de 313,479 tonneaux), en 1863, et 16,921,751 dollars en 1864.

Quelque faiblement exploitée qu'elle l'ait été jusqu'à présent, au point de vue commercial, la richesse végétale du Pérou l'emporte même sur ses ressources minérales. Cette contrée réunit la végétation de presque tous les climats. On y cultive avec succès le maïs, le blé et le riz, le café, la canne à sucre et le cacao, la vigne, le tabac, le lin, le chanvre et le coton. Les vins de Pisco sont renommés, même en Europe. Le pays produit aussi de la soie, longue et fine, du poivre et du piment, la noix muscade, le gingembre, la vanille, l'orseille, une foule de résines, de gommes et de plantes médicinales, le quinquina, la cascarille et l'aloès, sans parler d'une multitude de bois d'ébénisterie et de construction. La production du

1. D'après des renseignements contenus dans le recueil américain *Hunt's merchants magazine*.

quinquina peut, en cas de besoin, être portée à 15,000 quintaux, mais, en moyenne, elle ne dépasse pas 10,000 quintaux. L'exportation se fait par Arica pour les deux tiers, par Islay pour le reste. Le prix descend rarement au-dessous de 70 piastres par quintal espagnol.

Les laines de lama et d'alpaga, dont l'industrie européenne fait un emploi de plus en plus large, forment un article capital. Quant à l'exportation du coton, dont la culture commence à devenir pour la prospérité de ce pays une question vitale, mais rencontre encore de grandes difficultés, elle n'a pas dépassé 31,235 quintaux en 1863. Cependant les cotons de Païta excellent pour la finesse, la blancheur et l'élasticité.

L'industrie péruvienne est peu développée. Elle se borne à la fabrication de tissus de laine et de coton et au travail des métaux précieux, dans les principales villes. Le manque de marins et de bois, sur la côte, forme obstacle au développement de l'industrie maritime du pays. Tout l'effectif marchand du Pérou n'était encore, en 1861, que de 110 bâtiments jaugeant 24,234 tonneaux, et dont la navigation ne s'étend que rarement au delà des limites de l'océan Pacifique.

Pour résumer ce qui précède, établissons bien ce fait qu'à la sortie du Pérou l'élément principal des chargements de retour, pour les navires étrangers, est toujours encore le guano; les métaux précieux, le cuivre et le salpêtre viennent ensuite; puis les laines, les cuirs, l'orseille, le coton, etc.

Si l'exportation du Pérou est encore si loin de ce qu'elle devrait être et pourra devenir un jour, il faut l'attribuer surtout au manque de voies de communication, de l'intérieur à la côte, et à l'insuffisance du travail manuel des habitants. Afin d'y suppléer, le gouvernement a essayé d'attirer des colons allemands dans le pays, mais le climat et tout l'ensemble des conditions physiques, morales et sociales de l'établissement y souriant peu aux émigrants de cette nation, il n'a obtenu que des résultats chétifs, et Pozuzo même, la principale de leurs colonies agricoles, n'a qu'une médiocre importance. Le trafic avec la Chine a aussi attiré quelques travailleurs de cette contrée asiatique.

Pour faciliter la circulation et les transports, le gouvernement se propose d'ouvrir des voies de communication entre Cusco et le littoral. Trois chemins de fer sont terminés du Callao à Lima, de cette capitale à Chorritos et de Tacna au port d'Arica; d'autres lignes, concédées de Lima à Jauja, de Pisco à Ica, d'Islay à Aréquipa et d'Iquique à Noria. Enfin, l'établissement de lignes de télégraphie entre les principaux points du littoral et les chefs-lieux des départements, à l'intérieur, a été aussi décrété en 1866.

Ajoutons que l'on a fait construire, sur les chantiers d'Angleterre, des bateaux à vapeur destinés soit à naviguer sur le lac Titicaca, soit à explorer les principaux affluents de l'Amazone, une convention ayant été formée, dès 1851, avec le Brésil, pour la libre pratique des eaux intérieures et l'établissement de la navigation à vapeur sur le grand fleuve dans lequel elles se réunissent, jusqu'à son embouchure.

Nous pourrions nous dispenser de revenir ici sur l'anarchie et les déchirements politiques du Pérou, ses fréquentes guerres intestines et ses nombreux conflits avec les États voisins, si ces causes d'agitation perpétuelle n'avaient pas si souvent influé d'une manière funeste sur les rapports de la situation économique du pays, mis le désarroi dans ses finances et déterminé de grandes fluctuations dans le mouvement de son commerce. Là aussi l'antagonisme toujours vif entre les fédéralistes et les soi-disant partisans de la centralisation, joint à la profonde ignorance des masses, qu'il est facile de porter à tous les excès, a fourni un prétexte continuel aux rivalités sanglantes de cette tourbe de généraux ambitieux qui est devenue la plaie de toute la ci-devant Amérique espagnole. Plus récemment, le Pérou s'est trouvé engagé, à la suite du Chili, dans de graves démêlés avec l'Espagne, qui ont amené l'occupation temporaire des îles Chinchas, saisies comme gage, par cette puissance, une nouvelle révolution péruvienne, en 1865, et, finalement, un échec de l'escadre espagnole devant le Callao, en 1866. L'intervention du Pérou et sa participation active à cette guerre étaient une conséquence naturelle de la solidarité créée par la politique qui lui avait fait prendre, antérieurement déjà, l'initiative de la réunion à Lima, sur la fin de l'automne 1864, d'un congrès hispano-américain, auquel la confédération argentine,

le Chili, la Bolivie, l'Équateur, la Colombie, Vénézuéla et le Salvador s'associèrent. Il ne se sépara, le 13 mars 1865, qu'après la conclusion de traités d'union et d'alliance défensive, ainsi que de commerce et de navigation, accompagnés de conventions postales, entre tous ces États. Ils y ont pris l'engagement mutuel de tenir ouverts au commerce de toutes les nations tous leurs ports, fleuves et marchés, dans les conditions du régime des lois et règlements particuliers de chacun, d'y assimiler aux nationaux, pour tous les effets de leur activité industrielle et marchande, les citoyens et les navires de toutes les autres républiques contractantes, d'accorder la liberté générale du passage et du transit d'un État à l'autre, sans passe-port, d'introduire chez eux, le plus tôt possible, notre système métrique décimal, et d'adopter généralement pour unité de valeur une monnaie d'argent divisée en cent centavos et équivalente à notre pièce de 5 fr. pour le poids, les dimensions et le titre.

Ce système venait d'être consacré au Pérou par une loi du 14 février 1863[1]. Elle remplace l'ancienne monnaie courante du pays, la piastre bolivienne, de la valeur d'environ 4 fr., par la nouvelle piastre péruvienne, appelée soleil, établie au titre de $^9/_{10}$ d'argent fin, avec un poids de 25 grammes, et divisée en 100 centavos. Le gouvernement a fait frapper, en outre, des pièces de 20, 10 et 5 centavos (*quintos de sol, dineros* et *medios dineros*) en argent.

La dépréciation que subit, par suite, l'ancienne monnaie, amena une élévation graduelle et forcée du change. Ainsi le soleil d'or, égal à 20 soleils d'argent, qui ne devait, légalement, valoir que 25 pesos de Bolivie, atteint effectivement, avec l'agio de 2 p. 100, autorisé par le gouvernement péruvien, un cours de 25 $^1/_2$.

La législation douanière du Pérou avait naguère une tendance très-libérale. L'acte-tarif du 1er mai 1855[2] annonçait une réforme de l'ancien règlement de commerce du 4 mars 1842, qui en formait la base. Le tarif qui l'accompagne établit sur les marchandises importées des droits à la valeur de 3 à 30 p. 100, sur telles comme les vins et les eaux-de-vie, entre autres, aussi des droits spécifiques,

1. Voir aux *Archives du commerce de Prusse*, 1863, t. Ier, p. 54.

2. *Annales*, PÉROU, L. C., n° 5.

à côté de nombreuses exemptions. Il n'y avait plus de droits de sortie, tous ayant été supprimés.

Quant au nouveau réglement de douane et de commerce annoncé, il a paru le 31 décembre 1860[1]. Il ne confère un privilége d'entrepôt général, non limité pour le temps, qu'aux deux ports du Callao et d'Arica; les autres n'en jouissent que dans les limites d'un délai qui ne peut excéder trois ans. Les droits de navigation y sont également fixés. Le cabotage est réservé au pavillon national; des navires étrangers ne peuvent y être admis qu'exceptionnellement. Pour le tarif de douane, les principes, l'échelle des droits et les autres dispositions de celui de 1855 ont été maintenus, mais il doit être soumis, tous les deux ans, à une révision, par suite de laquelle un droit de sortie de 3 p. 100 est perçu de nouveau, depuis le 1er mars 1866, sur l'argent, le coton, les laines de mouton et d'alpaga, le riz, le tabac, le sucre et le salpêtre[2].

Dans l'intérieur, même au delà des Andes, le commerce n'est gêné par aucune entrave administrative; le marchand n'y est soumis qu'à des taxes insignifiantes, mais il rencontre des difficultés matérielles sérieuses, celle de l'acclimatation d'abord, puis des pluies torrentielles, le fléau des insectes, des rivières et des chemins souvent impraticables. La navigation de l'Amazone permettrait d'éviter en partie ces obstacles, mais elle a été longtemps comprimée par les tarifs du Brésil, qui n'épargnaient même pas le transit; et les marchandises européennes ne pénètrent encore dans le pays, par cette voie, qu'en quantités minimes, comparativement à ce qu'il en reçoit des ports du Pacifique[3].

Divers recueils et documents officiels[4] nous ont fourni les évaluations suivantes de l'ensemble du commerce extérieur de l'État péruvien, à diverses époques:

1. Voir *Annales*, Pérou, L. C., n° 6.

2. *Archives commerciales de Prusse*, 1866, t. Ier, p. 664, etc.

3. Voir les extraits d'un rapport de M. Émile Carrey, qui a exploré ce bassin, dans le recueil des *Annales du commerce extérieur*, Pérou, F. C., n° 7.

4. *Balance* des douanes péruviennes, *Annales du commerce extérieur*, F. C., Pérou, nos 1 à 12, et, pour les données les plus récentes, le *Preussisches Handelsarchiv*.

	Importations.	Exportations.
	Francs.	Francs.
Exercice 1846-1847 (du 1er mai au 30 avril).	38,772,000	47,509,000
— 1853	45,439,000	84,402,000
— 1860	83,313,000	189,424,000
— 1863	118,800,000	178,793,000
— 1865	189,000,000	217,566,000[1]

Avec la contrebande, la somme des importations atteint peut-être 200 millions de francs. Les envois d'espèces et métaux précieux, ainsi que le transit avec la Bolivie par Arica, se trouvent compris dans les chiffres ci-dessus. Ce transit, aujourd'hui considérable, ne figurait cependant encore, dans ceux de 1846-1847, que pour 2,468,000 fr. à l'importation et pour 3,413,000 à l'exportation de ce port. On croit que le traité de douane entre le Pérou et la Bolivie, par lequel cette dernière république admettrait en franchise toutes les marchandises arrivant par cette voie, moyennant le payement d'une rente annuelle et la suppression des droits de transit par le Pérou, ne laisserait pas que d'imprimer un développement plus grand à ce commerce.

En outre, les principales relations du Pérou à l'étranger sont celles qu'il entretient avec l'Angleterre et la France, les États-Unis, l'Allemagne et quelques autres pays d'Europe, le Chili, l'Équateur et le Brésil, ainsi que la Chine. Les recettes des douanes du Pérou, après s'être élevées, en 1864, à 4,324,261 piastres, ont sans doute plutôt diminué qu'augmenté depuis, sous l'empire de circonstances aussi peu favorables que les complications dernières aux progrès de l'industrie et du commerce de ce pays. Les États voisins, notamment la Bolivie, le Chili, la confédération Argentine, l'Équateur et le Brésil, jouissent conventionnellement, au Pérou, pour leur commerce, de quelques faveurs auxquelles les États d'Europe ne sont point admis à participer. Les principaux traités de commerce et de navigation de ceux-ci avec le Pérou sont, pour la Grande-Bretagne, le traité du 10 avril 1850, pour les États-Unis, ceux du 26 juillet 1851 et du 22 juillet 1857, et pour la France, celui du 9 mars 1861[2].

1. Soit 40,290,000 dollars, dont 24,993,000 par le Callao, 6,363,000 par Iquique, 3,721,000 par Islay, 2,891,000 par Arica, 1,751,000 par Païta, etc.

2. Aux *Annales*, sous la rubrique France, L. C., n° 210, p. 365.

Ce dernier, en ce qui touche nos intérêts dans le commerce du guano, a été suivi depuis de deux arrangements, du 15 janvier 1864 et du 2 décembre 1866, concernant le régime d'importation sous tous pavillons et le prix de vente du guano péruvien, admis désormais franc de droits en France et dans les colonies françaises, ainsi que le régime du borax[1]. Nous avons des vice-consuls et agents consulaires, relevant du consulat général à Lima, dans les ports d'Arica, du Callao, d'Iquique et de Païta, ainsi que dans la ville d'Aréquipa et aux mines de Pasco, à l'intérieur. Les traités conclus permettent aux étrangers l'acquisition de propriété immobilière au Pérou.

Le commerce maritime de cette contrée présente de grandes fluctuations avec tous les pays. Il en est ainsi pour le commerce de la Grande-Bretagne comme pour celui de la France avec le Pérou, par la voie du cap Horn. Le premier atteint des chiffres supérieurs à ceux du second; il avait diminué, en 1864, pendant que le nôtre augmentait, mais a repris un grand essor l'année suivante.

Ce n'en est pas moins l'année 1864 qui, si l'on excepte 1860, fait ressortir les résultats les plus favorables à l'Angleterre, pour ce qui concerne particulièrement le débouché des produits du sol et de l'industrie britannique, dont l'exportation, du Royaume-Uni au Pérou, s'est relevée, en 1864, à une somme qui dépasse de 7 $^1/_2$ millions de francs celle de nos envois simultanés de produits français. En outre, il ne faut pas perdre de vue que l'établissement de services réguliers de steamers anglais, sur tout ce littoral, y facilite aujourd'hui partout l'expédition de beaucoup de marchandises d'Europe, par la voie de Panama, bien plus courte que celle du cap Horn.

Voici le résumé général du mouvement des marchandises échangées entre le Royaume-Uni et les ports péruviens, par cette dernière voie:

	1863.	1864.	1865.
	Liv. sterl.	Liv. sterl.	Liv. sterl.
Importations	3,565,328	2,655,431	4,002,150
Exportations	1,055,065	1,354,858	1,205,876
Dont en produits du Royaume-Uni	1,027,843	1,331,692	1,185,756
Transbordements à la sortie du Royaume-Uni	12,045	18,958	9,195
Mouvement total des marchandises	4,632,438	4,029,247	5,217,221
Soit en francs	116,821,000	100,731,000	130,430,000

1. *Annales*, FRANCE, L. C., n°s 227, 229 et 243.

On voit qu'en somme l'année 1864 n'avait été défavorable qu'au mouvement des importations du Pérou en Angleterre, où celle du guano s'était réduite à 1,357,032 liv. st. (de 2,441,354 en 1863), celle du salpêtre à 474,542 (de 499,653 en 1862), celle des laines d'alpaga et de lama à 296,344 (de 390,535 en 1862), tandis que celle des autres laines s'était élevée, de 145,555 en 1860, à 232,660 en 1864. Il reste à mentionner ensuite, parmi les produits péruviens importés en cette dernière année, pour 186,032 liv. st. (322,435 en 1861) de cuivre et minerais de cuivre, pour 43,865 d'engrais divers, pour 43,358 (69,118 en 1863) d'écorce de quinquina et pour 25,960 d'orseille, avec des peaux brutes, du sucre brut, des minerais d'étain, de cobalt et d'argent, parfois aussi du borax brut, de la graisse en moindres quantités, un peu de cochenille et du coton, dont le chiffre s'était aussi réduit, toutefois, de 16,463 liv. st. en 1861, à la bagatelle de 760 liv. st. en 1864. Mais en 1865 les chiffres de l'importation se sont relevés soudain à 2,529,408 liv. st. pour le guano, à 633,645 pour le salpêtre, à 342,561 pour les laines d'alpaga et de lama, à 85,731 pour le coton, et à 56,967 pour le quinquina; tandis que celui des laines ordinaires est retombé à 198,676, celui du cuivre, des mattes (régule) et des minerais de ce métal, à 65,921, celui de l'orseille, enfin, presque à néant.

Parmi les produits britanniques formant presque la totalité des envois de la Grande-Bretagne au Pérou, les cotonnades ont figuré en 1864 et 1865 pour 624,247 et 428,396 liv. st., les lainages pour 242,541 et 206,102, les fers pour 90,611 et 72,574, les toiles pour 70,431 et 96,559, la quincaillerie et la coutellerie pour 40,087 et 47,677, le charbon de terre pour 30,481 et 36,514, les sacs vides pour 25,811 et 10,354, la bière pour 24,132 et 45,873, les autres articles de fabrication anglaise pour des valeurs moindres encore, ainsi que les marchandises tirées des entrepôts.

Antérieurement, les importations du Pérou dans le Royaume-Uni avaient atteint leur maximum de plus de 120 $^1/_2$ millions de francs en 1858, pour tomber à leur minimum de 41 millions l'année suivante.

Nos importations de cette contrée présentent des fluctuations non moindres. Après s'être élevées, en peu d'années, de moins de 8 mil-

lions à près de 35 millions de francs, chiffre de 1857, elles ont ensuite diminué de moitié et n'ont fortement dépassé le maximum antérieur, en 1864, que pour redescendre, l'année suivante, sous l'influence de l'encombrement dans nos entrepôts, de 51 à 21 millions. A l'exportation, le maximum de plus de 41 millions, dont près de 31 ½ en produits français, chiffres de 1860, ne s'est pas non plus soutenu, et, dans les dernières années, nos envois, réduits comme on le verra ci-après, sont restés à peu près stationnaires.

	Commerce général.			Commerce spécial.		
	1863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Importations.	34,256,000	51,186,000	21,007,000	30,070,000	36,369,000	25,776,000
Exportations.	37,952,000	36,366,000	38,345,000	25,816,000	24,844,000	25,873,000
Totaux . .	72,208,000	87,552,000	59,352,000	55,886,000	61,213,000	51,649,000

Nos importations du Pérou, dont le guano forme l'objet principal, se sont réduites pour cet engrais, de 35,792,000 fr. en 1864, à 8,680,000 en 1865, pour le minerai de cuivre de 3,999,000 à 3,551,000, pour le cuivre fondu de 1,357,000 à 920,000, et pour le coton de 1,176,000 à 628,000, mais élevées pour le nitrate de soude de 4,966,000 à 6,351,000 fr., et pour l'écorce de quinquina de 581,000 à 1,311,000 fr. Elles comprennent, en outre, du borax brut, des cuirs bruts, des laines, de l'étain et du minerai d'étain, des laines en masse, de l'indigo, et accidentellement aussi de l'orseille et des bois de teinture.

Parmi les produits français que nous envoyons au Pérou ont figuré, d'autre part, en 1865, les effets d'habillement pour 7,274,000 fr., les lainages pour 4,928,000, les cotonnades pour 1,196,000, les soieries pour 582,000, et les toiles pour 267,000, sans compter une valeur pour le moins égale de tissus étrangers, allemands et suisses; nos vins pour 1,927,000 fr., notre mercerie pour 1,821,000, nos peaux préparées et ouvrées pour 2,088,000, nos produits chimiques pour 658,000, nos papeteries, livres et gravures pour 646,000, notre parfumerie pour 567,000, nos poteries et verreries pour 506,000; puis des chapeaux de feutre, des fils de toute sorte, des bougies stéariques, des eaux-de-vie et liqueurs, du poisson mariné, des savons, des médicaments, des meubles, de la bimbeloterie et tabletterie, des instruments de musique, des fruits

de table, des modes et fleurs artificielles, des huiles et des couleurs, ainsi que des armes et munitions, des tabacs manufacturés étrangers et de la bijouterie étrangère.

Le commerce français, malgré des circonstances défavorables, a beaucoup gagné en activité au Pérou, dans les dix dernières années. Les magasins de détail pour la vente de nos articles se sont multipliés à Lima, au Callao et à Tacna. Beaucoup de produits de notre industrie, comme la sellerie et la carrosserie, la poterie et la cristallerie, les pianos, la quincaillerie, etc., obtiennent maintenant, à la faveur de leur appropriation au goût du pays, la préférence sur les similaires provenant des fabriques anglaises ou américaines. Enfin, des négociants français ont également entrepris de disputer aux capitalistes anglais les consignations de guano.

N'oublions pas que, parmi les arrivages mentionnés comme provenant des ports du Pérou et, par conséquent, aussi de celui d'Arica, figure une quantité non déterminée de produits originaires d'un pays voisin, la Bolivie, sur lequel il nous reste à jeter un coup d'œil.

Bolivie.

Cet État, qu'on appelle aussi le Haut-Pérou, l'une des créations politiques du grand libérateur Bolivar, dont il rappelle le nom, avait fait autrefois, comme celui de l'Équateur, partie de l'empire des Incas. Plus tard, les Espagnols détachèrent les provinces qui le composent de la vice-royauté du Pérou, pour les rattacher à celle de la Plata. Après la victoire d'Ayacucho, remportée par le général Sucre, à la fin de 1824, elles se constituèrent en république indépendante au mois d'août 1825, et depuis, de 1836 à 1839, il s'est trouvé temporairement réuni derechef en confédération avec le Bas-Pérou, sous le général Santa-Cruz. Il comprend une contrée non moins vaste que le Pérou proprement dit, dans laquelle la grande Cordillère, qui la parcourt également du nord-ouest au sud-est, atteint sa plus forte élévation du côté du Pacifique. Non moins agitée, jusqu'à ces derniers temps, que le Pérou même, aux vicissitudes duquel ses destinées ont été plus d'une fois mêlées, depuis la révolution, la Bolivie, ne touchant à la mer que par un district maritime de

médiocre étendue, avec le port de Cobija, au nord du Chili, n'a eu jusqu'à présent que très-peu de relations directes avec l'Europe. Ses autres frontières sont formées, à l'ouest, par le Pérou, au nord et au nord-est, par le Brésil, à l'est, par la grande rivière de Paraguay et l'État de ce nom; au sud, enfin, par la confédération Argentine et le Chili. Elle comprend actuellement, dans ces limites, en partie, du reste, encore très-vaguement déterminées, neuf départements, savoir: la Paz, Oruro et Atacama, avec la province de Lamar ou Cobija, limitrophes du Pérou, Cochabamba et Chuquisaca, au centre, Potosi et Tarija au sud, Santa-Cruz de la Sierra à l'est et Béni au nord. Parmi les villes principales, il suffit de mentionner la nouvelle capitale Sucre, Chuquisaca, que l'on appelait aussi Chactas et la Plata, depuis la découverte d'une mine d'argent dans le voisinage, la Paz, Cochabamba, Oruro, Potosi, etc.

La Bolivie est une des régions habitées du globe les plus remarquables par leur élévation; le pic de Sorata et le Nevado d'Illimani, près de la Paz, sont les plus hautes montagnes connues du Nouveau Monde, et près de Chuquisaca même se trouve le point de partage des eaux qui alimentent le bassin de l'Amazone, d'une part, et celui du Rio de la Plata de l'autre. Parmi les premières, on distingue le Béni, qui forme avec la Madeira une des branches les plus considérables, sinon la principale du même fleuve; parmi les secondes, le Pilcomajo et le Verméjo, tributaires du Paraguay.

Dans la partie septentrionale et orientale de la Bolivie dominent les *pampas* et les *chacos* ou grandes plaines incultes. Sur une étendue de plus de 131,500,000 hectares, cette vaste contrée ne contient toutefois encore que 1,987,000 habitants, créoles, métis et aborigènes, dont 245,000 Indiens plus ou moins libres, parmi lesquels on remarque les Chiquitos, connus par les missions de Jésuites établies au milieu d'eux, et les Moxos, également agriculteurs, dans la province de Santa-Cruz, sillonnée par d'innombrables cours d'eau. La race européenne forme tout au plus un quart de la population du pays.

La Bolivie, bien qu'elle ait le plus grand besoin de bras, n'a reçu jusqu'à présent qu'un petit nombre de colons étrangers, Chinois pour la plupart, Allemands et Irlandais.

Bien que cette contrée soit une des moins connues[1] et des plus mal explorées, jusqu'à présent, de l'Amérique du Sud, on sait que la végétation et le règne animal y représentent toute la variété de productions et d'espèces déjà signalée au Pérou, notamment toutes celles des terres froides de cette dernière contrée.

On y trouve, entre autres plantes médicinales et alimentaires, aussi l'arbre à quinquina, commun dans les provinces de la Paz et de Cochabamba; le maté, la fameuse herbe du Paraguay, sur laquelle nous reviendrons en parlant de cette contrée, et le coca, feuille d'un arbrisseau, commun dans toutes les vallées chaudes du versant oriental des Andes, douée de propriétés nutritives extraordinaires, et dont les Indiens font une énorme consommation dans toutes les parties du Pérou. Le principe excitant de cette plante dépasse trois fois celui du café et quatre fois celui du thé. Les feuilles, mâchées à la dose modérée d'un drachme péruvien de trois heures en trois heures, permettent à un homme de se passer de nourriture pendant trois jours, tout en le rendant capable d'un développement de force extraordinaire, le garantissant contre l'insalubrité du climat et lui procurant un grand sentiment de bien-être.

Nous pouvons nous dispenser de répéter ici ce qui a déjà été dit plus haut sur les autres productions; mais il importe d'insister particulièrement sur les incomparables richesses minérales de la Bolivie. Ainsi, les mines d'argent s'y comptent par milliers, et l'or, tant fossile que de lavage, à l'état de minerai ou de filons, de parcelles et de paillettes, y existe également en abondance, surtout dans la province de la Paz. Qui ne connaît la plus riche mine d'argent du monde, le fameux cerro de Potosi, lequel, d'après Alexandre de Humboldt, avait donné à lui seul, depuis sa découverte par les Espagnols, qui le mirent en exploitation, jusqu'en 1789, la quantité énorme de 107,736,299 marcs de ce précieux métal. On a même cru pouvoir en évaluer la production totale jusqu'à nos jours à une somme de 8 à 8 $^1/_2$ milliards de francs, bien qu'elle ait beaucoup diminué de-

1. Pentland, d'Orbigny, de Castelnau et Weddell en ont parlé; mais l'ouvrage le plus complet que l'on possède sur ce pays, est celui de M. Favre Clavairoz, qui y a séjourné comme chargé d'affaires de France.

puis la guerre de l'indépendance, et que, par suite, Potosi, cette ville de mineurs, située à 4,307 mètres au-dessus du niveau de la mer, ait vu décroître, dans la même proportion, le nombre de ses habitants qui, au temps de sa splendeur, atteignait, dit-on, 150,000 âmes.

Cependant la Bolivie a encore amplement de quoi suppléer à l'épuisement des trésors du Potosi, car on y compte, en outre, dès à présent, près de 150 mines d'or et d'argent en exploitation, sans parler de lavages, en partie d'un rendement fabuleux, et l'on découvre tous les jours de nouveaux gîtes aurifères.

Le cuivre, qui accompagne presque partout l'argent, dans cette contrée, promet aussi d'y devenir un produit de la plus haute importance, bien que l'exploitation n'en ait encore pris un grand développement que dans les districts voisins du Chili, le désert d'Atacama surtout, et depuis un petit nombre d'années seulement. Le fer et le plomb abondent aussi, mais on n'en tire parti nulle part. Il y a, de plus, des lagunes de sel et des mines de sel gemme inépuisables, ainsi que des masses de sulfate de soude sur les pampas élevées.

L'unique industrie manufacturière digne de remarque du pays, est celle des chapeaux de paille, de l'espèce de ceux que l'on connaît sous le nom de chapeaux de Panama. La ville de Mayobamba est le centre de cette fabrication en Bolivie.

Vers 1848, tout le commerce d'outre-mer de cette contrée n'atteignait encore, annuellement, qu'une valeur de 20 à 25 millions de francs, presque également partagée entre l'entrée et la sortie.

Voici du moins quels étaient les chiffres de 1845 et comment ils se répartissaient :

	Importations.	Exportations.
	Dollars.	Dollars
Par Cobija	1,797,000	1,519,000
Par Arica (Pérou)	313,000	714,000
Totaux	2,110,000	2,233,000
Soit francs	11,394,000	12,060,000[1]

L'exportation, qui paraît atteindre maintenant un chiffre annuel de près de 28 millions de francs, consiste principalement en métaux

1. Voir *Annales*, BOLIVIE, F. C., n[os] 1 à 4.

précieux et en cuivre, dont la majeure partie s'écoule aujourd'hui par la voie du Chili. Les laines d'alpaga et les peaux de chinchillas sont également à mentionner. La voie de transit d'Arica a obtenu, depuis, une préférence marquée sur Cobija, la distance de ce dernier port aux principales villes boliviennes étant double et triple de celle que l'on compte depuis Arica, et cela dans un pays dépourvu de routes, où les transports ne peuvent s'effectuer qu'à dos d'ânes ou de mulets. Potosi, le grand marché de consommation le plus rapproché du littoral bolivien, en est séparé par le désert d'Atacama et distant de 680 kilomètres. En 1853, la valeur des importations de Cobija n'a été que de 6,898,000 fr. en cotonnades, fils de laine, quincaillerie et liquides, articles fournis par l'Angleterre, les États-Unis, la France, l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne et Gênes. Ce petit port qui reçoit, en outre, des marchandises d'Europe par l'entrepôt de Valparaiso, offre peu de ressources à la navigation pour les chargements de retour, n'ayant à lui fournir que de l'argent, du minerai de cuivre et du guano, accumulé sur divers points de la côte, principalement près du cap Mejillones, sur la baie de ce nom et la frontière du Chili, qui s'était même emparé de ce riche dépôt; mais il paraît que depuis, grâce au rapprochement amené par les démêlés avec l'Espagne entre les divers États du Pacifique, les voisins se sont entendus pour exploiter en commun les *huaneros* du district en litige.

On manque de données précises sur l'importance du commerce extérieur de la Bolivie, pris dans son ensemble. C'est la difficulté des communications avec la mer qui arrête tout développement du commerce, dans cette contrée, et y prive notamment de débouché les produits agricoles. Pour y remédier, il était question de percer des routes carrossables destinées à réunir la Paz avec Cochabamba, comme avec le lac Titicaca, où il s'agit de former un port, et avec le haut plateau d'Oruro, où les voitures circulaient déjà, il y a une vingtaine d'années, au temps du président Ballivian, ainsi qu'à relier Cobija avec l'intérieur, et, de plus, Cochabamba avec le Béni, où l'on vient de découvrir d'immenses terrains aurifères. Vers la frontière du Pérou proprement dit, le Desaguadero, canal de décharge, par lequel le trop plein des eaux du lac Titicaca s'écoule dans la lagune bolivienne de Paria, offre une ligne de navigation

intérieure de plus de 600 kilomètres, sur laquelle il serait facile d'établir un service à vapeur.

De même que le Pérou, la Bolivie est convenue avec le Brésil de la libre navigation de l'Amazone et de ses affluents; si ces stipulations n'ont guère produit d'effet, c'est aux causes indiquées p. 537 qu'il faut l'attribuer.

Un traité conclu en 1863 avec le Pérou a rendu entièrement libre le transit par Arica. Les marchandises étrangères importées en Bolivie y payent un droit d'entrée général de 20 p. 100, plus, à Cobija, un droit local de 3 p. 100 sur les liqueurs, et de 2 p. 100 sur les autres articles. A la sortie, le fisc perçoit un droit de 6 p. 100 sur l'or et l'argent, tant monnayés qu'en lingots, barres ou plaques. Un décret du 23 juillet 1858 avait permis l'exportation en franchise de tous les minerais. Actuellement toutefois, la douane prélève à Cobija un droit de sortie, de 10 centavos par quintal de 46 kilogrammes, sur le minerai de cuivre et du double sur les mattes, produit d'une première fusion de ce métal, ainsi que sur la barille. Le droit sur le cuivre en barres est aboli depuis le 9 janvier 1866.

L'ancien peso bolivien, de 8 réaux, ne valait que 4 fr.; mais la nouvelle loi monétaire du 14 février 1863 l'a remplacé par un nouveau peso, de 10 réaux ou 100 centavos, frappé au titre de $^9/_{10}$ de fin et de la valeur de notre pièce de 5 fr., comme le soleil d'argent du Pérou.

Cette nouvelle piastre (*peso duro*) est du poids de 500 grains de Castille. Les autres monnaies d'argent mises en circulation sont le demi-peso, le tomin de 100 grains, le réal de 50 et le demi-réal; les monnaies d'or, l'once de 500 grains, la demi-once, l'écu de 50 grains, le double écu et le demi-écu. Les centavos en cuivre, correspondant à nos sous, constituent la monnaie de billon[1].

Le gouvernement bolivien a conclu des traités de commerce et de navigation avec la Belgique et les États-Unis, comme avec l'Angleterre (le 29 septembre 1840) et la France (dès le 9 décembre 1834,

1. Voir les *Archives du commerce de Prusse*, année 1864, t. Ier, p. 291; l'excellent recueil des *Tarifs de douane de tous les pays*, d'O. Hübner, 2e édit., Iserlohn, 1866, p. 376, et, pour l'ancienne législation, celui des *Annales du commerce extérieur*, Bolivie, L. C., nos 1 à 5.

pour neuf ans avec clause de tacite réconduction), sur le pied du traitement national, quant aux bâtiments et cargaisons, et du traitement de la nation la plus favorisée, quant aux droits de douane[1]. Nous n'avons pas, jusqu'à présent, d'agence consulaire à Cobija.

Le commerce direct du Royaume-Uni avec ce port est peu considérable et le nôtre encore plus insignifiant. La majeure partie des échanges de l'Europe avec la Bolivie passant d'ailleurs par le Pérou et le Chili, l'examen du mouvement commercial de Cobija même n'est que d'un intérêt secondaire.

Voici les chiffres de ce commerce direct :

1° ROYAUME-UNI.

	1863.	1864.	1865.
	Liv. sterl.	Liv. sterl.	Liv. sterl.
Importations.	259,196	154,044	151,026
Exportations.	»	3,751	1,006
Dont en produits du Royaume-Uni. .	»	3,510	997

L'importation des minerais de cuivre s'est réduite, de 247,222 liv. st., en 1862, à 145,825 en 1864 et 102,473 en 1865, celle du guano de 83,621, en 1862 aussi, à 3,224 en 1864, puis relevée l'année suivante à 46,782; les envois d'étain sont peu considérables, ceux de laines entièrement suspendus depuis 1862.

L'Angleterre n'expédie directement en Bolivie que des fers, de la bière, etc., en très-faibles quantités. En 1863, l'exportation a même été nulle, comme on vient de le voir, et l'importation ne s'est pas élevée à plus de 6 1/2 millions de francs, au maximum.

2° FRANCE.

	Commerce général.			Commerce spécial.		
	1863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Importations. . . .	4,000	2,000	»	4,000	»	»
Exportations. . . .	165,000	185,000	61,000	165,000	157,000	30,000
Totaux	169,000	187,000	61,000	169,000	157,000	30,000

Nous n'avons importé de la Bolivie qu'accidentellement un peu de sucre brut, et notre exportation directe pour cette contrée s'est bornée à l'envoi de quelques parties de fils et tissus divers, pièces de lingerie, peaux préparées, vins, etc.

1. Résumé aux *Annales*, FRANCE, L. C. n°, 45, p. 8.

Chili.

Cet État, le moins agité, jusqu'à ces derniers temps, et un des plus sagement administrés de l'Amérique du Sud, où il est, après l'empire du Brésil et les pays de la Plata, le plus florissant par son industrie et par son commerce, mérite de fixer tout particulièrement l'attention. On n'estime sa superficie qu'à 34,345,800 hectares. Cependant cette contrée, moins étendue que les États voisins, est, relativement, plus peuplée, bien qu'elle ne renferme encore que 2 millions d'âmes (non compris 85,000 Indiens plus ou moins insoumis), sur un territoire aussi considérable que la Grande-Bretagne, et qui pourrait nourrir sans peine dix fois plus d'habitants. Il n'en est pas moins vrai que la population du Chili, presque toute d'origine espagnole, montre plus de sens pratique et a marché plus rapidement dans la voie du progrès que celle des autres républiques issues de la même souche. Parmi les Indiens, les plus connus sont les Araucans, pâtres et agriculteurs, au sud du Chili proprement dit[1], sur les confins de la Patagonie.

Sur la carte, le Chili offre l'aspect d'une longue bande de littoral, de 500 lieues de côte sur 20 à 70 de profondeur, resserrée entre l'océan Pacifique et le faîte de la Cordillère, qui le sépare de la confédération argentine. Au nord, il est limité par la partie bolivienne du désert d'Atacama, qui renferme de l'argent, du cuivre et du manganèse, ainsi que des pierres précieuses, telles qu'émeraudes, opales, topazes, du jaspe, etc. Par sa position géographique, entre 25° et 44° de latitude S., le Chili appartient à la zone tempérée, ce qui lui vaut un climat comparable, pour la douceur, à celui de l'Europe méridionale, et que l'on peut regarder comme une des causes de la prospérité du pays, par la raison qu'il permet à la race blanche de déployer toute son activité laborieuse.

On estime à 7,891,200 hectares la superficie totale des terres cultivables dans cette contrée, qui est surtout un pays de montagnes. Les eaux, qui descendent partout de celles-ci vers la mer, favori-

1. Comprenant 10 provinces, savoir: Atacama, Coquimbo, Aconcagua, Valparaiso, Santiago, Colchagua, Talca, Maule, Nuble et Concepcion.

sant beaucoup les irrigations, l'agriculture y est plus avancée et plus productive que dans aucune autre partie de la ci-devant Amérique espagnole. Le nom de Valparaiso (Val du paradis), qui est celui du principal entrepôt maritime de la république, situé à 30 lieues de la capitale Santiago, témoigne des délices de la nature chilienne. Au delà du Biobbio, rivière considérable, sur laquelle fonctionnent des bateaux à vapeur, commence l'Araucanie [1], déjà en partie annexée à la république. Encore plus loin, dans la direction du sud, le Chili prétend même à la souveraineté des parages occidentaux de la Patagonie jusqu'au détroit de Magellan, comme à celle de toutes les îles qui dépendent de ce littoral, et dont la plus importante, Chiloé, de la contenance de plus d'un million d'hectares, est renommée pour sa fécondité naturelle [2]. A 200 lieues O. de Valparaiso, enfin, il nous reste à mentionner également, comme une possession chilienne, les deux petites îles de Juan Fernandez, qui ne sont plus aussi complétement désertes qu'à l'époque où le matelot Selkirk y fut abandonné.

Bien que la prospérité actuelle du Chili se fonde principalement sur l'exploitation de ses mines, on ne peut douter que, dans l'avenir, les produits du sol cultivé constitueront de plus en plus la véritable richesse du pays. Presque tous les végétaux et animaux importés d'Europe y ont admirablement réussi: le blé, l'orge et le maïs, la vigne et l'olivier, la canne à sucre même, comme les bêtes à cornes et les moutons, les chevaux, les mulets et les ânes; l'oranger et le citronnier, avec la plupart de nos fruits et légumes, ainsi que le chanvre et le lin, dans les limites du besoin de la consommation locale. La découverte des mines de la Californie commença, en 1850, à imprimer un mouvement extraordinaire à la culture du blé au Chili, qui, se trouvant le mieux placé pour fournir aux premiers besoins de l'approvisionnement d'une population nouvelle, vit ainsi grandir soudain sa propre importance agricole. La culture de la vigne a pris un développement considérable, et les vins du pays, imitant les

1. Formant les provinces d'Arauco et de Valdivia.

2. On a formé de ces possessions les deux nouvelles provinces de Chiloé et de Llanquihue, auxquelles il faut ajouter la colonie de Magallanes en Patagonie, fondée en 1852.

vins rouges ordinaires de Bordeaux, commencent à remplacer ces derniers dans la consommation du Chili. On essaye également, aujourd'hui, d'y former des plantations de tabac; la culture de la betterave et celle du sorgho y ont été introduites avec plus ou moins de succès, ainsi que la fabrication correspondante de sucre et d'eau-de-vie; et un privilége a été concédé pour l'établissement d'une fabrique de tissus de lin et de chanvre. Comme le climat est favorable au mûrier, on s'occupe aussi de naturaliser l'industrie de la soie dans le pays. Enfin, le Chili est riche en bois de toute sorte. Pour en former l'objet d'un grand commerce, il suffira d'apporter les soins nécessaires à la conservation et à l'aménagement des forêts.

On trouve au Chili des mines d'or, d'argent, de cuivre et d'autres métaux, ainsi que de charbon de terre. Les Espagnols tiraient autrefois beaucoup d'or de lavage de l'Araucanie; mais aujourd'hui les mines d'or sont les moins productives du Chili et ne donnent guère plus de 5,000 marcs par an. Les principales mines d'argent sont situées près de Copiapo, dans le désert d'Atacama, au nord, ainsi qu'aux environs de Santiago, dans le sud; les plus abondantes mines de cuivre aussi dans l'Atacama, mais surtout dans la province de Coquimbo.

L'argent en lingots extrait des mines de Copiapo et envoyé en Europe ne présentait encore, en 1830, qu'une quantité de 6,659 marcs, formant une valeur de 324,625 fr.; vingt ans plus tard, le chiffre de cette exportation atteignait 387,000 marcs, soit une somme de 18,867,000 fr. en valeur. L'importance des grandes exploitations de cuivre de la province de Coquimbo ne date que de 1848, époque à laquelle plusieurs établissements de premier ordre, pour la fonte du minerai de cuivre, y furent créés par une compagnie anglaise.

Nous avons sur le mouvement général de l'exportation du cuivre de ce pays, dans les derniers temps, les données suivantes :

Quantités exportées.

	Métal fondu.	Mattes ou régule.	Minerais.
	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.
1864	23,667,000	32,686,000	37,555,000
1865	20,012,000	42,971,000	33,724,000

Voici ensuite les chiffres de la même exportation, ramenée à son

contenu de métal pur, avec distinction des provenances du cuivre chilien et du cuivre de Bolivie, livré au commerce par la voie du Chili :

	Cuivre de Chili.	Cuivre de Bolivie.
	Kilogr.	Kilogr.
1864	45,658,000	2,411,000
1865	46,428,000	2,524,000

Le cuivre fondu a pour destinations principales l'Angleterre, la France, les États-Unis et l'Allemagne. Le commerce anglais achète, en outre, les minerais et les mattes pour les fonderies de Swansea, dans le pays de Galles.

En 1854, on évaluait déjà la valeur totale du produit de l'industrie métallurgique de cette contrée à 75 millions de francs; une estimation de 1856 le portait, pour le cuivre et l'argent seuls, à 61 millions de francs par an.

Dans le sud, les ports de Coronel et de Lota servent de débouchés à de riches houillères, dont le produit, consistant en lignite, alimente le cabotage et fournit même à l'exportation. Il en a été extrait, en 1860, 192,338 tonneaux, du prix d'environ 6 piastres la tonne.

Nous avons déjà parlé des abondants dépôts de guano qui existent dans les petites îles voisines du cap de Mejillones, au nord du Chili. Ce guano ne vaut pas celui du Pérou. Cependant le gouvernement chilien a rendu service au commerce en s'occupant, depuis 1863, de faciliter l'exploitation de ces couches et livrant cet engrais à un prix réduit.

Il existe au Chili quelques brasseries assez importantes, des fabriques de savon et de chandelles, ainsi que beaucoup de tanneries. Parmi les grandes industries du littoral, il faut signaler encore la construction des navires sur les chantiers de Valparaiso. Ces armements ont doté le pays d'une marine marchande, qui comprenait 257 navires jaugeant 67,000 tonneaux en 1865.

Le Chili est un des pays d'Amérique où la pratique des arts et métiers trouve le plus d'encouragement. Il est certain que, dans aucun, les étrangers ne sont accueillis avec plus de bienveillance et moins de jalousie. Aussi, beaucoup d'Européens de toutes les nations et d'Américains du Nord y ont-ils créé et possèdent-ils des maisons de commerce et d'autres établissements.

Récemment aussi, une association s'est formée, dans le Wurtemberg, pour diriger des colons de l'Allemagne vers le Chili. En général, l'émigration n'est pas moins attirée dans ce pays par la richesse des mines et la fertilité du sol que par la sécurité dont y jouissent les étrangers. Les établissements agricoles fondés dans le sud se développent et n'ont plus rien à craindre des incursions des Indiens. Le gouvernement ayant acheté les meilleures terres que possédaient ces tribus, elles se sont retirées vers les montagnes et au fond de l'Araucanie, investie, au surplus, par une ligne de forts, qui interdisent l'entrée des plaines et barrent le passage des rivières.

La stabilité politique du Chili, à laquelle est due principalement cette affluence de capitaux et de bras, se présente comme un fait remarquable et presque isolé dans l'Amérique espagnole. Cet État, dont l'indépendance date de 1826, et qui n'a point le suffrage universel, mais est gouverné par une aristocratie de cens et de lumières, sans priviléges ni titres cependant, n'a pas changé de constitution depuis 1833. Toutes les tentatives révolutionnaires qui y ont eu lieu, depuis 1849 surtout, ont échoué. Aussi ses finances, malgré la dépense de fortes sommes pour les travaux publics, ont-elles toujours été dans un très-bon état, qui n'a dû recevoir une certaine atteinte que des maux récents causés par la guerre avec l'Espagne.

Le différend du Chili avec la Bolivie, au sujet de la baie de Mejillones et d'une partie du désert d'Atacama, le premier de ces deux États prétendant étendre au nord sa souveraineté de 25° à 21°,48', limite extrême de l'ancienne capitainerie générale, s'est terminé, comme on l'a vu plus haut, par un arrangement[1], grâce à l'alliance qui s'est formée entre eux et le Pérou, quand ce dernier se trouva menacé en 1864 d'une attaque de l'escadre espagnole, lors de l'occupation temporaire des îles Chinchas par une force ennemie. Avec le Chili même qui, de son côté, envahit l'Araucanie et ouvrit le port de Mejillones aux navires de toutes les nations, les hostilités n'éclatèrent pourtant que vers la fin de 1865. Elles amenèrent, le 31 mars 1866, le bombardement de Valparaiso par les Espagnols. Cette

1. Conclu le 10 août 1866 à Santiago. Il fixe la frontière au 24e degré de lat. S. et abandonne la souveraineté du district de Mejillones à la Bolivie.

catastrophe, qui ne tarda pas à être suivie, pour ses auteurs, du grave échec déjà mentionné, qu'ils essuyèrent, le 2 mai, au Pérou, dans le combat du Callao, n'en eut pas moins des effets désastreux pour la florissante place de commerce qu'elle frappa. Le commerce étranger seul y subit, en marchandises détruites, une perte évaluée à 8,300,000 piastres, dans laquelle la France se trouve impliquée pour 3 $^1/_2$ millions, l'Allemagne pour 2 $^1/_2$ millions, et la Belgique pour 800,000; tandis que le commerce anglais et le commerce américain, plus heureux, n'y figurent chacun que pour un demi-million de piastres[1]. Rien ne paraît encore avoir été statué sur la réparation des dommages causés aux neutres par cet acte de violence; les offres de médiation de la France et de l'Angleterre, ainsi qu'en dernier lieu des États-Unis, ont fait suspendre le cours d'hostilités devenues si funestes à tous les intérêts engagés dans le mouvement des affaires avec les ports des rivages menacés; mais l'état de paix n'est pas encore rétabli, au moment où nous écrivons.

Le Chili possède, actuellement déjà, 586 kilomètres de chemins de fer en pleine activité, dont l'établissement a coûté une somme de 23,619,154 piastres ou pesos, sans compter plusieurs lignes en construction ou en projet. La plus ancienne est celle de Copiapo au port de Caldéra (72 kilomètres), ouverte en 1852; la plus importante, celle de Valparaiso à Santiago, formant ce qu'on appelle le chemin de fer central, également terminée et pourvue d'un télégraphe électrique. Il s'agit de prolonger celle-ci jusqu'aux Andes, où l'on a découvert un passage qui permettrait de l'étendre jusqu'à Buenos-Ayres, de manière à relier directement ce port avec le principal entrepôt maritime du Chili. On évalue la dépense nécessaire à 8 millions de piastres, et l'on croit qu'il suffirait de quatre ans pour l'exécution complète du projet. En général, les constructions de chemins de fer et de routes, ainsi que les autres travaux d'utilité publique, se multiplient dans cette contrée. Le prolongement du chemin de fer du Sud de San-Fernando à Curico est décrété, et le tracé pour l'éta-

1. Voir, à ce sujet, deux publications de M. Courcelle-Seneuil, intitulées: *Guerre de l'Espagne au Chili, les neutres et le droit des gens*, et *Bombardement de Valparaiso, suivi du combat du Callao*, Paris, 1866.

blissement d'une voie pareille, entre Chillan, la Concepcion et Talcahuano, dans l'intérêt du développement agricole des provinces méridionales, a été mis à l'étude. De plus, on a construit un bassin de carénage au port de Huite, à l'entrée du golfe d'Ancud, dans l'île de Chiloé, et la Compagnie anglaise de navigation à vapeur du Pacifique a été autorisée à en établir un autre sur l'île de Tenglo, dans la baie de Reloncavi. Ces deux docks, ainsi que l'exploration récente des côtes de la Patagonie par M. Cox, sont appelés à rendre de grands services aux marines de toutes les nations dont les navires fréquentent ces parages.

Les steamers anglais du Pacifique en desservent le littoral, au nord de Valparaiso, jusqu'à Panama, et la côte méridionale du Chili jusqu'au port Monti, ligne annexe subventionnée par le gouvernement chilien. Celui-ci a, de plus, autorisé une compagnie nationale, dont les bateaux à vapeur sont également affectés à la navigation entre les ports du sud de la république et y sont chargés du transport de la correspondance qui, dans le nord, s'effectue en toute saison par les paquebots anglais. Il paraît aussi qu'une subvention a été accordée par le Chili à une compagnie qui s'est formée, en Angleterre, pour l'établissement d'un service régulier entre Liverpool et le port du Callao, par le détroit de Magellan, avec escale à Valparaiso. La navigation nationale fait d'ailleurs elle-même des progrès, et le pavillon chilien couvre aujourd'hui plus du quart des transports du commerce extérieur, dans les 12 ports de la république ouverts pour le trafic avec l'étranger. Ce sont ceux de Valparaiso, Caldera, Coquimbo, Huasco, Talcahuano et Valdivia en première ligne, ainsi que ceux d'Ancud, Constitucion, Tomé, Milipulli, Coronel et Mejillones[1]. Valparaiso, il est vrai, éclipse toutes les autres places par les avantages de sa position centrale et le grand développement de son activité commerciale, dont l'essor ne remonte cependant pas à plus d'une quarantaine d'années. Comme entrepôt maritime, cette ville n'a plus de rivale sur l'océan Pacifique, dans

1. Plus, depuis la fin de 1865, Totoral, Pajonal et le port de Copiapo, au sud de Caldéra, le mouillage de San-Lorenzo et la baie de Quintero, au nord de Valparaiso, tous les cinq également déclarés grands ports.

l'Amérique du Sud. Talcahuano, dans la province de Concepcion et non loin de la ville de ce nom, près de l'embouchure du Biobbio, sert aussi de port de ravitaillement aux baleiniers. Corral, Lébu et San-Carlos, dans l'île de Chiloé, ne sont pas grands ports de douane.

La législation douanière de 1864, en vigueur au Chili, soumet, à l'importation, les marchandises non exemptes soit à des droits *ad valorem* (généralement de 25, pour quelques articles même de 30, ou seulement de 15, 6 ou 2 p. 100), soit, comme les vins et liquides, le thé et les tabacs, à des droits spécifiques.

A la sortie par mer, il y a des droits de 5 p. 100 sur l'argent, de 3 p. 100 sur le cuivre, de 1 piastre par quintal métrique sur les minerais d'argent, et de 30 à 65 centavos sur les minerais et mattes de cuivre.

Les anciens droits de tonnage, d'ancrage et de phare sont abolis. Pour l'acquittement des droits, la douane accorde un délai de six mois. L'exportation du guano de Mejillones ne fut permise, par le gouvernement, que sur des contrats, pour lesquels il n'admit pas de plus long terme que cinq ans[1], et une ordonnance du 26 décembre 1863 a fixé le minimum du prix de cet engrais à 2 $^1/_2$ piastres par tonne de 920 kilogrammes.

L'application du système métrique décimal, pour les poids, mesures et monnaies, adopté dès 1848, aux opérations de douane, a été rendue définitivement exécutoire à partir du 1er janvier 1863. L'unité monétaire actuelle est une piastre de 100 centavos, frappée au titre de $^9/_{10}$ d'or fin, du poids de 1 gramme 535 milligrammes et de la valeur de 5 fr. Ajoutons que, par décret du 12 juillet 1865, une banque nationale a été fondée au capital de 5 millions de piastres.

Le commerce propre du Chili avec l'étranger, de 1844 à 1864, se résume dans les chiffres suivants[2] :

---

1. Voir le recueil général des tarifs d'O. Hübner, ainsi que, pour les bases du régime actuel et les dispositions qui les ont successivement modifiées, *Annales*, CHILI, L. C., nos 1 à 15, et PAYS ÉTRANGERS EN GÉNÉRAL, nos 1 à 4; puis aussi les *Archives commerciales de Prusse*.

2. Recueillis sur les tableaux officiels dans les *Annales*, CHILI, F. C., nos 1 à 20, jusqu'à 1863, et dans le *Preussisches Handelsarchiv* pour 1864.

	Importations.	Exportations[1].
	Piastres.	Piastres.
1844.	8,597,000	6,087,000
1845.	9,105,000	7,602,000
1846.	10,149,000	8,115,000
1847.	10,069,000	8,442,000
1848.	8,601,000	8,354,000
1849.	10,723,000	10,603,000
1850.	11,788,000	12,426,000
1851.	15,885,000	12,146,000
1852.	15,347,000	14,088,000
1853.	11,554,000	12,139,000
1854.	17,428,000	14,627,000
1855.	18,433,000	19,181,000
1856.	19,804,000	18,160,000
1857.	20,197,000	19,778,000
1858.	18,186,000	18,335,000
1859.	18,396,000	19,559,000
1860.	22,172,000	25,451,000
1861.	16,676,000	20,350,000
1862.	17,227,000	21,994,000
1863.	20,488,000	20,119,000
1864.	18,867,000	27,243,000
Soit francs	94,335,000	136,215,000

Les métaux précieux sont compris dans ce mouvement, auquel il faut ajouter celui des réexportations, qui s'est réduit de 13,039,000 piastres, en 1850, à 4,518,000 piastres en 1864, par suite du développement incessant qu'ont pris les opérations directes avec les autres pays riverains du Pacifique.

Les marchandises envoyées en transit par la Cordillère, à destination des pays de la confédération argentine, figurent dans ce dernier chiffre pour 688,000 piastres. Ce commerce de terre n'a commencé à se développer qu'en 1851. Le commerce propre se répartit entre l'Angleterre, la France, le Pérou, les États-Unis, l'Allemagne et divers autres pays d'Europe et d'Amérique. La majeure partie des échanges et du commerce d'entrepôt s'effectue par le port de Valparaiso, qui participe à lui seul pour près des $^{2}/_{3}$ du tonnage au mouvement général de la navigation du Chili.

A l'exportation des produits chiliens, en 1864, nous signalerons, comme ayant présenté les plus fortes valeurs, le cuivre, tant fondu qu'en mattes, et les minerais de cuivre pour 15,547,000 piastres (10,359,000 en 1863, ce qui indique une augmentation d'environ 50 p. 100), l'argent en lingots et les minerais d'argent pour

1. Y compris les marchandises étrangères nationalisées au Chili.

2,465,000 (chiffre qui accuse une diminution presque aussi forte, celui de 1863 ayant été de 3,506,000 piastres), les mattes de cuivre contenant de l'argent, en outre, pour 497,000, l'or monnayé pour 769,000 et l'argent monnayé pour 263,000; puis le froment en grains et en farines pour 3,360,000, les peaux brutes pour 901,000, l'orge pour 698,000, les laines pour 554,000, le charbon de terre pour 288,000, le fer pour 46,000, l'écorce de quillai pour près de 41,000, et le vin pour plus de 16,000 piastres. Parmi les articles secondaires, il reste à mentionner aussi les chevaux, mulets et bestiaux, les viandes, le biscuit, le miel, les pommes de terre, les bois, des cuirs pour semelles, etc.

Les laines forment un des objets sur lesquels on a cru devoir particulièrement appeler l'attention de notre commerce. On en évaluait la production annuelle, dans la partie du Chili comprise entre la rivière Maule et l'Araucanie, à 1,500,000 kilogrammes dès 1861, et elle pourrait avoir doublé depuis. Toutes ces laines s'écoulent par les ports de Tomé et de Talcahuano.

L'exportation de l'écorce de quillai, vulgairement appelée bois de Panama, qui sert au nettoyage des étoffes et des laines, se montre aussi en progrès, s'étant élevée de 19,190 kilogrammes, en 1859, à 655,510 en 1863, et n'ayant pas cessé depuis de s'accroître encore.

Quant au salpêtre, enfin, dont l'importance commerciale a décuplé dans une période de vingt ans, c'est, comme nous l'avons déjà vu, un produit péruvien, provenant surtout d'Iquique; mais, comme l'exploitation en est presque entièrement entre les mains des maisons chiliennes et anglaises de Valparaiso, on peut le considérer, en fait, comme un élément des échanges du Chili.

Cette république a conclu des traités de commerce et de navigation avec la France, le 15 septembre 1846[1], la Grande-Bretagne, le 4 octobre 1854, la Prusse et l'Association allemande, le 1er février 1862,

1. Voir *Annales*, FRANCE, L. C., t. II, n° 112, ainsi que, pour le traitement appliqué aux navires chiliens, complétement assimilés aux nôtres, dans l'intercourse directe, en France, la loi du 13 février 1851 (*ibidem*, t. Ier, n° 21), et, pour les facilités d'escale accordées aux navires français et chiliens, dans cette intercourse, la décision du 16 décembre 1861 (*ibidem*, t. VI, n° 221, p. 561).

ainsi qu'avec d'autres États d'Europe et d'Amérique. Il y a beaucoup de Français établis au Chili, où nous avons, pour la protection des intérêts nationaux, indépendamment du consulat général à Santiago et d'un consulat à Valparaiso, des agences qui en relèvent à Talcahuano, San-Carlos de Chiloé, Valdivia, Copiapo et la Serena.

Le commerce de la Grande-Bretagne avec le Chili atteint aujourd'hui, pour les marchandises seulement, une valeur de plus de 176 millions de francs, c'est-à-dire pour le moins quadruple du chiffre de la totalité de nos échanges avec la même contrée. Celui des importations du Chili dans le Royaume-Uni, de près de 95 millions en 1865, n'était encore, en 1854, que de 34 ½ millions de francs. L'exportation ne s'est que faiblement accrue depuis cette année, après avoir toutefois considérablement augmenté jusque-là, puisqu'elle n'était encore, en 1827, que de 10 millions de francs pour les produits britanniques, dont les envois au Chili ont atteint leur maximum (de 1,703,000 liv. st.) en 1860.

Voici les résultats généraux des dernières années :

	1863.	1864.	1865.
	Liv. sterl.	Liv. sterl.	Liv. sterl.
Importations	2,288,862	3,162,241	3,798,543
Exportations	1,474,040	1,719,766	1,626,315
Dont en produits britanniques	1,431,814	1,683,580	1,601,987
Transbordements à la sortie du Royaume-Uni	10,349	20,084	16,475

La Grande-Bretagne a reçu du Chili, en 1865, pour 3,233,074 liv. st. de cuivre et minerai de cuivre, 234,352 (319,261 en 1860) de minerai d'argent, 67,949 (182,251 en 1862) de froment en grains, 63,531 de peaux brutes, 46,738 de laines de lama et d'alpaga ; plus d'autres laines, du salpêtre, du suif, du coton même, du blanc de baleine et de l'huile de cocos, du cobalt, des os, du guano, de l'orseille, de la farine, etc.

Dans les envois du Royaume-Uni à cette contrée, les tissus de coton figuraient, en 1864, pour 804,311 liv. st. (1,022,640 en 1860), les lainages pour 194,102 ; les toiles pour 123,329 en 1865, les fers pour 188,120, la poudre à tirer pour 30,104 (56,166 en 1864), la quincaillerie et coutellerie pour 62,599, la houille pour 56,798, les sacs vides pour 50,134, et la bière anglaise pour 40,897, avec un

peu de cuivre ouvré, des machines, de la mercerie et des effets d'habillement, des poteries et verreries, des produits chimiques, des briques, de la soude, des instruments de musique, des couleurs, du savon, du fer-blanc, quelques soieries d'Angleterre et de l'Inde, et diverses autres marchandises d'entrepôt.

En France, l'importation des produits chiliens s'est élevée de moins de 6 millions de francs, en 1847, à son maximum, de près du triple de cette somme, en 1864; l'exportation de nos produits nationaux pour le Chili, de moins de 8 $^{1}/_{2}$ millions en 1847, aussi à près de 29, sans compter 13 millions de plus, pour les marchandises étrangères de simple transit, en 1865.

Voici, pour cette année et les deux précédentes, le résumé général de nos opérations en marchandises avec cette contrée :

	Commerce général.			Commerce spécial.		
	1863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Importations.	7,170,000	17,185,000	13,046,000	7,615,000	16,861,000	13,005,000
Exportations.	34,293,000	33,156,000	41,927,000	23,731,000	22,415,000	28,881,000
Totaux . .	41,463,000	50,341,000	54,973,000	31,346,000	39,276,000	41,886,000

Nous avons reçu de plus du Chili pour 54,000 fr. d'argent, déclaré en 1864.

Parmi les marchandises importées de ce pays en France, il y a eu baisse de 11,457,000 fr., en 1864, à 8,748,000 en 1865 pour le cuivre, de 2,510,000 à 964,000 pour les peaux brutes, et de 1,024,000 à 985,000 pour les laines, mais hausse de 871,000 à 1,324,000 pour le nitrate de soude. Nous tirons, en outre, de cette contrée du miel, des racines de garou, des peaux préparées, du minerai de cuivre, de la cire et des os et cornes de bétail.

A l'exportation de nos produits pour le Chili, nos lainages ont atteint, en 1865, le chiffre de 8,742,000 fr., les effets d'habillement et de lingerie 4,868,000, nos peaux préparées et ouvrées 2,069,000, notre mercerie 1,643,000, nos sucres raffinés 1,491,000, nos vins 1,483,000, nos soieries 1,450,000, nos cotonnades 1,304,000, et nos papiers, livres et gravures 512,000.

Nos envois comprennent, en outre, beaucoup de tissus étrangers, en partie déjà confectionnés, de la toile, des outils et ouvrages en métaux, des armes à feu, des chapeaux de feutre, des poteries, glaces

et autres verreries, de la parfumerie, des médicaments, du poisson mariné, des eaux-de-vie et liqueurs, des fils de laine, des huiles, des articles de mode, des munitions de guerre, des meubles, des chapeaux d'écorce ou de sparte, des couleurs, des soies teintes, des viandes salées, de la tabletterie et de la bimbeloterie, articles de manufacture française aussi pour la plupart.

Les articles étrangers qui font le plus concurrence aux nôtres, sur le marché chilien, sont les madapolams et les indiennes d'Angleterre, les draps, nouveautés en laine, étoffes de coton et laine pour pantalons, etc., belges et allemands, ainsi que les châles laine et coton d'Angleterre et d'Allemagne. La vente des lainages purs ou mélangés pour l'hiver, des jaconas, percales ou cotonnades diverses pour l'été, a progressé, depuis quelques années, au détriment de celle de nos soieries.

L'infériorité relative du commerce français au Chili tient à son organisation. Les tailleurs de la capitale et de Valparaiso sont Français et s'approvisionnent en France. Les maisons françaises sont en grande majorité à Santiago; mais presque toutes s'occupent exclusivement du détail et, à Valparaiso même, deux seulement représentent le commerce en gros. Le prix des marchandises se trouve ainsi souvent presque doublé pour le débitant, qui, n'étant pas en mesure d'opérer des retours en nature, est obligé de subir des commissions, des pertes au change et d'autres frais exorbitants. L'industrie allemande, au contraire, remet tous ses produits en consignation, et le commerce anglais est concentré entre les mains d'un petit nombre de fortes maisons de gros et demi-gros, établies à Valparaiso, ainsi que de deux ou trois maisons de consignation plus puissantes encore.

Pour améliorer les conditions de notre négoce, sur ce marché si important, on pense qu'il conviendrait d'entrer résolûment dans la voie suivie par le commerce britannique. Pour cela, « il faudrait que notre industrie consentît à consigner ses produits, en même temps qu'elle fabriquerait, à prix réduit, des articles tout spéciaux pour la consommation de ce pays. Ce vœu pourrait être réalisé par l'établissement, dans chaque entrepôt commercial du Pacifique, d'une grande maison qui offrirait toutes les garanties à notre industrie, et serait

même assez puissante pour faire des avances aux fabricants, sur les marchandises qu'elle recevrait en consignation. Chacune d'elles pourrait se livrer à l'exportation des produits indigènes, pour faciliter les retours. Celle du Chili contribuerait à introduire en France le traitement des minerais de cuivre, que l'Angleterre monopolise au profit de son commerce d'exportation. Peut-être encore pourrait-on, laissant à notre commerce son organisation actuelle, favoriser ses opérations en réduisant et limitant en quelque sorte la durée des traversées, par l'établissement d'un système de navigation mixte, qui pourrait, en prenant le détroit de Magellan, diminuer de 25 à 30 jours la durée des transports. Le commerce de détail, assuré de l'arrivée prompte et régulière de ses approvisionnements, pourrait réduire ses achats et les renouveler plus fréquemment, en même temps qu'il serait mis en état d'opérer ses retours en nature et de s'affranchir d'un change onéreux, qui profite principalement aux maisons anglaises[1].»

Nous reproduisons littéralement ces observations, qui ne s'appliquent d'ailleurs pas uniquement à notre trafic avec le Chili.

Patagonie. — Cette vaste contrée, froide et inculte, d'environ 80 millions d'hectares de superficie, s'étend au sud du Chili et de la confédération argentine, dont elle est séparée par le Rio-Negro, de 38° à 53° de latitude australe. Elle forme une péninsule, baignée par les deux océans à l'est et à l'ouest, où elle est dominée par la Cordillère, et s'avançant au sud jusqu'au long et sinueux détroit de Magellan, au delà duquel se groupent les îles de l'archipel volcanique du même nom, dont la principale est la Terre de Feu, et dont une autre, des plus petites, se termine, sous 56° de latitude, par le célèbre cap Horn, point extrême du Nouveau Monde dans l'hémisphère austral, comme on sait.

La Patagonie, dont les rivières courent toutes vers l'Atlantique, est formée en majeure partie de savanes ou pampas, parcourues par quelques tribus sauvages, avec lesquelles il n'y a point de commerce, malgré le voisinage d'un établissement anglais aux îles Falkland, à l'est. Les côtes n'offrent aucune ressource pour le ravitail-

1. *Annales*, Chili, F. C., n° 19, p. 19.

lement des navires; on ne les visite que pour la pêche, pour la chasse aux phoques et aux pingouins, dont la chair, quand ils sont gras, donne une huile assez recherchée pour la préparation des cuirs, et qui se vendait naguère, sur nos marchés, de 60 à 80 francs le baril de 125 litres[1], ainsi que pour l'exploitation d'un guano de qualité très-inférieure. Les principaux dépôts de cet engrais étaient ceux des îles de Tova, des Lions et des Pingouins, où des navires français, anglais et nord-américains, venant surtout de Montévideo, allaient le chercher. On le mêle, sur les lieux de production mêmes, avec une espèce de marne ou terreau, gras, noirâtre et fortement imprégné de matières salines, qui a également une vertu fécondante. L'Angleterre n'en a plus reçu, directement, que pour 4,220 liv. st. en 1861, 2,200 en 1862, et 2,251 en 1863. Ces chiffres ne représentent, comme on voit, que de faibles quantités, et dans les années suivantes, il n'est même plus fait mention de cette importation sur les tableaux du commerce britannique. Le seul envoi direct à destination de la Patagonie qu'ils mentionnent, est celui d'un peu de blé étranger, de houille anglaise, etc. (pour la bagatelle de 107 liv. st. en 1865). Quant à la Terre de Feu, c'est, en réalité, une terre glacée, qui n'a pour habitants que la peuplade misérable des Pecherais.

Bassin du Rio de la Plata.

On appelle Rio de la Plata (fleuve d'argent) le grand estuaire formé par la réunion des eaux du Parana et de l'Uruguay, grossis par celles de tous leurs nombreux affluents, dont le Paraguay, que l'on peut considérer comme la branche occidentale du premier, est le principal. Les Espagnols, qui le découvrirent, lui donnèrent ce nom de la Plata, parce qu'ils trouvèrent des lingots d'argent, provenant de l'intérieur, entre les mains des Indiens, qui en formaient la population riveraine.

A 20 lieues de l'entrée du golfe de la Plata, en venant du Brésil, on rencontre le port de Montévideo, et à 70 lieues plus haut, sur la rive opposée de l'estuaire, Buenos-Ayres, qui compte aujourd'hui près de 200,000 âmes, l'ancienne capitale de la vice-royauté du

1. Voir *Annales*, URUGUAY, F. C., n° 4, p. 6.

même nom et le plus grand entrepôt maritime de l'Amérique du Sud après Rio-Janeiro. A 8 lieues de là, plus au nord, derrière l'île de Martin-Garcia, se trouve l'embouchure de l'Uruguay, la branche orientale du Rio de la Plata, avec lequel il forme la séparation entre la république orientale de l'Uruguay, comprenant l'ancienne province cisplatine, et la confédération argentine proprement dite.

L'autre branche du Rio de la Plata, le Parana, remonte d'abord vers le nord, sans changer beaucoup de direction, puis incline vers l'est, en se rapprochant de l'Uruguay et de sa propre source, qui est à 600 lieues de là, au cœur du Brésil; c'est le Haut-Parana. Mais, comme nous l'avons déjà dit, la rivière principale de la partie supérieure de cet immense bassin est le Paraguay, qui prend également naissance au Brésil et vient rejoindre le Parana, au-dessus de la ville de Corrientès, après avoir suivi la même direction, presque perpendiculaire à l'équateur, de 13° à 28° de latitude sud.

Les affluents les plus considérables de la rive droite du Paraguay sont le Pilcomayo et le Vermejo, tous les deux originaires de la Bolivie. Ils parcourent le désert du Grand-Chaco, qui s'étend au nord-est de la confédération argentine, entre la partie orientale de la Bolivie et l'État de Paraguay, dont le gouvernement en réclame la possession jusqu'au second de ces deux affluents. Dans la province de Santa-Fé, le Parana reçoit du même côté le Rio-Salado, qui vient de celle de Tucuman comme le Rio-Dulce, dont les eaux suivent un cours parallèle, plus à l'ouest, mais se perdent dans un lac.

Sur les bords de tous ces fleuves et rivières, depuis le Brésil jusqu'à la chaîne des Andes, se déploient, à perte de vue, entre la mer et la Patagonie au sud, le Chili à l'ouest et la Bolivie au nord, des plaines magnifiquement arrosées, dans lesquelles on rencontre çà et là des lacs saumâtres, formés par le débordement des eaux intérieures, et en majeure partie couvertes, dans la zone tempérée surtout, de ces immenses pâturages, appelés Pampas, sur lesquels tout un peuple de pasteurs d'origine espagnole, les fameux Gauchos, vivent de leurs innombrables troupeaux de chevaux et mulets, de bêtes à cornes et de moutons. Quant aux Indiens sauvages, ils ont conservé un refuge au nord dans le Grand-Chaco, tandis que d'autres, comme les Puelches, audacieux voleurs de bétail, ont été refoulés

dans le midi, au delà du Rio-Colorado, tributaire de l'Atlantique, vers les montagnes et sur les bords du Rio-Negro, limitrophe de la Patagonie, à la souveraineté de laquelle la confédération argentine prétend aussi, de son côté, jusqu'à la Cordillère et au détroit de Magellan.

C'est à cette confédération qu'appartient la majeure partie du bassin de la Plata, depuis l'Uruguay et le Brésil à l'est jusqu'au Chili à l'ouest. La Banda orientale ou république de l'Uruguay, sur la rive gauche de ce fleuve, n'en est elle-même qu'un démembrement. Le Paraguay seul, la Mésopotamie du Nouveau Monde, enclavée entre la rivière du même nom et le Haut-Parana, n'en a jamais fait partie, mais a préféré garder son indépendance, qu'il défend aujourd'hui victorieusement contre les forces réunies du Brésil et des autres États voisins.

Actuellement, la confédération argentine se compose de 14 provinces ou États, dont celui de Buenos-Ayres, au midi, sur la rive droite du Rio de la Plata et le littoral adjacent, est de beaucoup le plus vaste et, relativement, aussi le plus peuplé, le plus important et le plus riche. Elle comprend ensuite, entre l'Uruguay et le Parana, la province d'Entre-Rios et celle de Corrientès, avec le pays des missions, dans la partie septentrionale de la contrée où les deux fleuves se rapprochent le plus; mais le Paraguay a cru devoir aussi faire valoir des droits à la possession de ce territoire, qui a d'ailleurs été complétement ravagé dans les guerres dont il fut longtemps et est encore le théâtre. Au nord de l'État de Buenos-Ayres et à l'ouest du Parana, les provinces de Cordova et de Santa-Fé, de Santiago et de Tucuman, forment le centre de la confédération; les plus septentrionales, celles de Salta et de Jujuy, touchent au Grand-Chaco et à la Bolivie, tandis que les États occidentaux de Catamarca, Rioja, San-Juan, San-Luis et Mendoza se rapprochent du Chili, ou bordent cette contrée, en suivant la direction de la Cordillère du nord au sud. Le reste est, comme nous l'avons vu, le vague domaine de quelques tribus insoumises. Les Indiens rendus sédentaires et convertis au christianisme par les Jésuites, ne forment la majorité de la population que dans une partie de l'intérieur, dans le Paraguay notamment, et en général dans toute la partie supérieure de la région du Parana et de

l'Uruguay, où la nation indigène des Guaranis en constitue partout le fond. Les blancs dominent, même numériquement, dans le midi, sur les côtes et dans les villes. Les Gauchos, disséminés dans les pampas, représentent parmi eux une classe à part, caractérisée par son esprit indomptable, ses habitudes de centaures et ses mœurs à demi sauvages. La société des grandes villes, au contraire, polie par le contact journalier avec la civilisation européenne, se montre très-accessible à toutes les jouissances du luxe. Les nègres et les hommes de sang mêlé n'en forment qu'un élément très-secondaire.

D'après les derniers recensements, l'ensemble de la population des diverses contrées que nous venons de passer en revue se répartissait ainsi :

	Nombre d'habitants.
Confédération argentine	1,450,000
Uruguay	241,000 en 1860[1]
Paraguay	1,337,000 en 1861
Ensemble	3,028,000

On voit que cette vaste région, quatre fois et demie grande comme la France, et certainement capable de faire vivre un jour plus de cent millions d'âmes, est encore une des plus faiblement habitées, bien que la salubrité du climat et la fertilité du sol semblent devoir y favoriser, plus que dans nul autre pays de l'Amérique du Sud, l'immigration européenne, et que celle-ci s'y montre d'ailleurs effectivement en progrès. L'industrie pastorale constitue la grande richesse de toute la zone tempérée dans cette partie du Nouveau Monde, depuis le pied des Andes jusqu'à l'Atlantique. L'élément agricole ne tient encore à côté d'elle qu'une place secondaire; il n'a pris un certain développement que dans le voisinage des centres populeux, entre les rivières, où il existe des terres d'une admirable fécondité, comme, pour les cultures tropicales, aussi dans le Paraguay et les provinces limitrophes de la Bolivie. Mais ce sont les troupeaux qui alimentent presque exclusivement l'exportation du Rio de la Plata. Les animaux d'Europe introduits dans cette région, où ils ont en partie repassé à l'état sauvage, s'y sont prodigieusement multipliés.

1. Aujourd'hui peut-être 350,000, d'après la déclaration d'un ministre de cet État.

Il y a, sur les deux rives du fleuve, des propriétaires possédant individuellement depuis 40,000 jusqu'à 200,000 têtes de bétail. On appelle *estancias* les grandes fermes de bétail affectées à l'élevage et à l'exploitation de ces immenses troupeaux. La reproduction est si facile qu'elle permet de compter sur un accroissement de 30 p. 100 par an. Depuis quelques années on élève également des mérinos, et l'exportation des laines est devenue même encore plus importante que celle des peaux brutes.

Mentionnons aussi, parmi les espèces utiles du règne animal, l'autruche bâtarde des pampas, qui fournit au commerce, en quantité considérable, des plumes de parure, improprement qualifiées de plumes de vautour.

Le suif, les os et cornes de bétail, les viandes sèches et salées, diverses pelleteries et les crins sont les autres articles jusqu'à présent les plus recherchés des pays de la Plata. Le miel y abonde également.

La production non moins riche du règne végétal, dans cette région, consiste en céréales, manioc, riz et patates, en tabac, sucre, café et cacao, chanvre et lin, coton même, en vanille et rhubarbe, tamarins et ananas, caoutchouc et maté (la fameuse herbe du Paraguay, sur laquelle nous reviendrons). Les terres, pour la plupart, n'ont même pas besoin d'être défrichées. Le blé y rend 30, dans les provinces de Salta et de Mendoza même 80 grains pour 1. Presque tous les fruits, légumes et fleurs de l'Europe s'y acclimatent parfaitement, sans excepter la vigne. Les coteaux de Mendoza fournissent même des vins estimés. Il n'y a pas non plus manque de belles forêts. Dans le Grand-Chaco on trouve des essences indestructibles ; dans la province de Cordova, le caroubier et le *quebracho* rouge, un des meilleurs bois de construction.

Les ressources les plus faibles sont celles du règne minéral. Cependant il existe du fer pur, en masses plus ou moins grandes, à fleur de terre, dans les plaines intérieures. Les provinces de Cordova, de Rioja, de San-Luis et de San-Juan renferment des mines d'argent, déjà exploitées sous la domination espagnole et dans lesquelles on a repris les travaux avec ardeur. Jusqu'à présent toutefois, c'est principalement la Bolivie qui fournit aux besoins du pays en espèces

d'argent. Les paquebots français et anglais ont même transporté, en 1863, de Buenos-Ayres en Europe, pour une somme de 3,150,000 fr., de cet argent bolivien, tant monnayé qu'en lingots. Le minerai de cuivre abonde aussi dans la province de Cordova; mais, comme il n'est pas très-riche, les difficultés de transport en rendent l'exploitation peu profitable, bien qu'il y ait des fonderies qui s'en occupent[1].

Une telle exubérance dans la production naturelle du règne animal surtout, jointe aux avantages du climat, ne pouvait manquer d'attirer l'émigration sur ces rivages, où tout promet un avenir de prospérité magnifique au développement rationnel de l'activité humaine. Aussi y trouve-t-on des colons venus là de tous les pays, mais principalement de ceux du midi de l'Europe, et n'y a-t-il au monde rien de plus curieux que les progrès constatés de temps en temps dans la production et le commerce de la Plata; ils eussent été, toutefois, et pourraient être bien plus merveilleux encore, si de continuelles agitations et des guerres fréquentes n'avaient, dans cette partie de l'Amérique aussi, si souvent arrêté ou troublé la marche normale du travail et des affaires. L'origine de ces divisions funestes remonte jusqu'à celle des deux républiques mêmes dont la rivalité a le plus contribué à les entretenir; et l'influence n'en a pas été moins déplorable pour leur situation financière que pour l'intérêt de la colonisation et du développement des échanges. On se rappelle que la révolution de l'Amérique espagnole partit de Buenos-Ayres, en 1810, et que la confédération argentine, dont cette ville est la tête, fut proclamée en 1816. Le Brésil, qui avait occupé la Banda orientale, fut obligé d'y renoncer, en 1828, et de l'abandonner aux Argentins, qui la reçurent dans leur union. Mais celle-ci fut de courte durée. L'avénement du gaucho Rosas, chef du parti apostolique et fédéraliste à Buenos-Ayres, en 1829, exaspéra de plus en plus la capitale contre Montévideo, dont la concurrence lui faisait ombrage, et détermina la sécession de l'Uruguay. Le 18 juillet 1830, cet État

1. *Annales*, LA PLATA, F. C., n° 8. — Voir aussi dans le *Recueil consulaire belge* (années 1863 et 1864) des renseignements très-détaillés sur les produits de cette région.

se donna la constitution séparée qui le régit encore. La lutte, qui ne tarda pas à s'engager entre les deux républiques, se compliquait, dans la seconde, de l'antagonisme intérieur des deux partis dits des *colorados* et des *blancos*, depuis 1836. La France et l'Angleterre, mais surtout la France, cédant aux appels de secours de ses nationaux à Montévideo, se mêlèrent de la querelle plus vivement peut-être que ne le conseillait l'intérêt général de leur commerce. Nous prîmes fait et cause pour cette ville contre Buenos-Ayres. En 1838, le président Riveira, qui avait dépossédé du gouvernement de l'Uruguay Oribe, le premier chef du parti des blancs, aida l'escadre française à s'emparer de la petite île de Martin-Garcia, qui commande l'embouchure de l'Uruguay, et la France mit tous les ports argentins en état de blocus. Mais, craignant à la fin de pousser les choses trop loin, nous entrâmes en négociations, le blocus fut levé, par suite du traité conclu, le 29 octobre 1840, avec Rosas, par l'amiral de Mackau, et l'île de Martin-Garcia, rendue aux Argentins. Rosas, abusant de ce retour des puissances maritimes à la politique de non-intervention, chercha de nouveau à soumettre l'Uruguay, que son lieutenant Oribe, l'ex-président de Montévideo, envahit en son nom, pour y ressaisir le pouvoir. Cette lutte qui, par les ravages dont elle fut accompagnée, nuisit tant aux affaires maritimes des deux places rivales, ne s'apaisa entièrement qu'avec la chute du dictateur de Buenos-Ayres, qui fut renversé, en 1851, par le général Urquiza, gouverneur des provinces révoltées contre le joug du tyran de la métropole, avec l'aide de l'Uruguay et du Brésil. Deux années après, l'État de Buenos-Ayres, qui avait subi plusieurs révolutions nouvelles dans ce court intervalle, se sépara même entièrement du reste de la confédération argentine, pour former un État distinct.

Tant que dura le pouvoir de Rosas, la navigation des fleuves dont est formé le Rio de la Plata, au-dessus de Buenos-Ayres, avait été rigoureusement interdite à tous les navires étrangers. Elle leur fut ouverte par un traité, signé le 10 juillet 1853, avec l'Angleterre et la France [1]. La confédération argentine y accorda la libre navigation du Parana et de l'Uruguay, sur toute la partie de leur cours qui lui

1. Voir aux *Annales*, FRANCE, L. C., t. III, n° 132, p. 2.

appartient, aux navires marchands de toutes les nations, même dans le cas de guerre entre les États riverains. C'est une concession importante, bien qu'elle n'ait pas, jusqu'à présent, produit les effets qu'on peut en attendre pour l'avenir. La sécession de Buenos-Ayres dura peu, car, en 1860, cet État rentra dans la confédération, qui se trouve ainsi reconstituée pour le moment. L'Uruguay cependant garda son indépendance; mais la guerre civile y éclata de nouveau. Elle se termina, en février 1865, par le triomphe du général Florès, chef du parti des colorados, qui l'emporta avec l'appui des forces brésiliennes et se fit proclamer président provisoire à Montévideo. Le président de la confédération argentine, Mitre, s'était, de son côté, également montré favorable à l'entreprise de Florès. Une guerre plus générale avec le Paraguay s'ensuivit. La sauvegarde de l'intégrité d'un État comme l'Uruguay, qui tient l'une des clefs de la navigation intérieure, dont la liberté n'importe pas moins à la sécurité qu'à la prospérité matérielle de son proche voisin, le Paraguay, et l'alliance avec Montévideo, ayant toujours été l'une des maximes de la politique de ce dernier, il ne crut pas devoir souffrir que la république voisine passât sous le vasselage du Brésil, dont la puissance l'inquiétait. Il y a, d'ailleurs, entre tous les États limitrophes de ce bassin, des frontières litigieuses, avec un enchevêtrement de rapports et d'intérêts que l'esprit de jalousie et de défiance ne cesse d'embrouiller, et dont il faut bien saisir le nœud pour se rendre compte de ce qui s'y passe aujourd'hui. Ainsi tandis que, d'une part, le Paraguay est situé de manière à pouvoir toujours à volonté bloquer entièrement la vaste province intérieure de Matto-Grosso, dont les voies fluviales du Paraguay et du Haut-Parana forment le seul débouché possible, ce qui excite contre lui l'animosité du Brésil, auquel appartient cette province, de l'autre, il dépend aussi toujours de la république argentine, maîtresse de l'embouchure des fleuves, de mettre le Paraguay lui-même en état de blocus, en interceptant toutes ses communications avec la mer. Cette considération, qui était de nature à séduire l'esprit exclusif des *Portenos* ou partisans extrêmes du monopole commercial à Buenos-Ayres, peut seule expliquer comment la république argentine n'a pas craint d'entrer, avec le Brésil et le nouveau gouvernement

formé sous l'influence brésilienne à Montévideo, dans la coalition contre le Paraguay. Urquiza, le gouverneur de l'État d'Entre-Rios, subit l'impulsion de la métropole et la guerre s'alluma la même année. Les Paraguayens s'emparèrent de la ville de Corrientès et pénétrèrent dans la province brésilienne de Rio-Grande. Les escadres des belligérants prirent part à la campagne sur les fleuves, mais la résistance du Paraguay fut opiniâtre, et, après des chances diverses, il remporta sur les alliés, le 22 septembre 1866, une grande victoire à Curupaity. La lutte continue, quoique, cependant, une certaine tiédeur commence à se manifester dans ceux des États argentins qui s'y sont laissé entraîner contrairement à leurs véritables intérêts; la dissidence entre les centralistes et les fédéralistes se réveille, l'État de Mendoza est en pleine révolte, et les tendances séparatistes semblent remettre en question la durée de la nouvelle confédération argentine. Quoi qu'il advienne, il faut désirer, dans l'intérêt du commerce comme dans celui de la civilisation, la fin prochaine d'une guerre, qui ne peut tourner au profit d'aucun des belligérants, tous disposant de telles ressources, encore inexploitées, que pas un d'entre eux ne gagnerait à un agrandissement territorial. La meilleure solution serait donc un arrangement, fondé sur une reconnaissance mutuelle de leur état de possession, et un affranchissement complet de la navigation et du transit sur leurs artères fluviales, depuis l'embouchure jusqu'aux sources des rivières dont ils se partagent la domination. C'est, en effet, seulement par la facilité des communications avec la mer et du libre échange avec des nations plus avancées, que l'intérieur aussi peut arriver à tirer un meilleur parti de ses richesses naturelles, à en activer le développement et à participer, dans une plus large mesure, aux bienfaits d'une civilisation progressive[1].

Confédération argentine. — C'est le plus vaste et le plus important des trois marchés dont nous avons fait connaître la délimitation; car il embrasse, dans ce bassin, un territoire dont la superficie égale pour le moins deux fois et demie celle de la France, et il renferme

1. Feu notre ami le baron de Reden a publié une notice excellente à consulter sur les *États du bassin de la Plata*, considérés au point de vue des intérêts européens; Darmstadt, 1852, en allemand.

la majeure partie des troupeaux dont les produits, déjà indiqués, alimentent le grand commerce d'exportation du Rio de la Plata. Sur la rive droite du fleuve, ce commerce, ainsi que l'importation, se trouve, comme nous l'avons déjà dit, presque entièrement concentré dans le port de Buenos-Ayres, vers lequel se dirige non-seulement la grande masse des envois de l'intérieur de la Confédération, mais encore tout le transit du Paraguay et une partie de celui des provinces adjacentes qui appartiennent au Brésil. C'est aussi de cette place que toutes ces contrées reçoivent, par les mêmes voies fluviales, la presque totalité de leur approvisionnement en produits d'outre-mer. Quand l'État métropolitain fut sorti, en 1853, de la communauté fédérale, pour s'ériger en république distincte, les autres provinces argentines, afin de profiter de l'ouverture des fleuves aux navires de commerce de toutes les nations, s'appliquèrent à se créer avec celles-ci des relations directes. Elles établirent, à cet effet, un système de droits différentiels en faveur des ports de douane et d'embarquement de l'intérieur, dont les deux principaux sont celui du Rosario, sur le Parana, dans la province de Santa-Fé, à proximité de celle de Cordova, et Gualeguaychu, sur l'Uruguay, dans celle d'Entre-Rios, communiquant par ce fleuve avec la république orientale et la partie limitrophe du Brésil. Ces mesures, en imprimant plus d'activité au commerce extérieur de ces places mêmes, ne laissèrent pas que de porter une certaine atteinte à la prospérité de Buenos-Ayres, et, en 1856, le chiffre des échanges de l'État de ce nom avec l'étranger se trouva, par suite, réduit à 150 millions de francs, dont 88 appartenant à l'importation et 62 à l'exportation.

En 1854, après les troubles qui amenèrent la séparation, la première, il est vrai, n'atteignait même que 75 millions et la seconde que 51,287,000 fr., chiffre au sujet duquel il faut observer, toutefois, que les exportations sont, généralement, taxées au-dessous de leur valeur véritable. Mais, depuis que cet État a repris, en 1860, son ancienne place dans la Confédération, la capitale, grâce aux nombreux avantages de sa position maritime, n'a pas tardé à recouvrer l'espèce de monopole qu'ils lui procurent de fait, et c'est à elle qu'a surtout profité l'extension notable que les opérations commerciales de la république argentine ont prise dans les dernières années; le mouve-

ment d'importation des marchandises que la douane métropolitaine réexpédie ensuite à l'intérieur, a considérablement augmenté, et l'accroissement du transit, par cette voie, a réduit d'autant les perceptions des autres douanes, notamment celles du Rosario. La répartition des recettes de 1863 fera le mieux ressortir cette grande supériorité du mouvement commercial de l'État métropolitain sur celui des autres provinces frontières.

Perceptions des douanes argentines.

	À l'entrée.	A la sortie.
	En piastres d'argent de 17 à l'once d'or [1].	
Buenos-Ayres	3,768,131	1,350,062
Entre-Rios	204,229	295,864
Santa-Fé	367,486	178,763
Corrientès	86,118	82,853
Salta	30,705	12,572
Jujuy	6,951	15,861
Tinagasta (Rioja)	563	322
San-Juan	47,927	»
Mendoza	30,797	»
Totaux	4,542,907	1,936,297

Les douanes de Corrientès représentent surtout le trafic avec le Paraguay, celles de Salta et de Jujuy, les échanges avec la Bolivie, et celles des trois provinces suivantes, le commerce avec le Chili, par la voie duquel elles reçoivent en transit, des entrepôts de l'océan Pacifique, les articles d'Europe dont elles ont besoin. Or, aux termes du traité existant avec cette contrée, l'exportation des produits argentins qui y sont envoyés par les douanes de San-Juan et de Mendoza, est exempte de tout droit.

D'après des renseignements consulaires, la valeur des produits indigènes exportés du seul État de Buenos-Ayres se serait élevée, en 1863, à la somme de 259,452,000 piastres papier, et on arrive, en y ajoutant 83,187,000 piastres, représentant celle des produits reçus en transit des autres provinces argentines et des contrées limitrophes de la Confédération, à un chiffre de 342,639,000 piastres papier[2], ou

1. La piastre forte (*peso* ou *pataeon*), de Buenos-Ayres, subdivisée en 8 réaux ou 100 centièmes, est évaluée communément à 5 fr. 40 c., comme le dollar.

2. Le cours de cette piastre, qui forme la monnaie courante à Buenos-Ayres, varie dans le rapport de 20 à 25 par piastre forte. Le change de celle-ci sur Paris oscille, de son côté, entre 5 fr. et 5 fr. 40 c. La première, d'après cela, vaudrait de 20 à 25 centimes de France.

environ 85 millions de francs, pour l'exportation totale. Avec celle qui s'opère, en outre, directement par les ports et les douanes de terre des autres provinces argentines, à destination de l'Uruguay, du Brésil, du Paraguay, de la Bolivie et du Chili, d'une part, puis une valeur de 100 millions de francs et plus, pour la totalité des importations de l'autre, on ne saurait guère estimer à moins d'un milliard de piastres papier ou 250 millions de francs l'importance générale du commerce annuel de la république argentine[1]. En effet, les relevés que publie la douane de Buenos-Ayres accusent, pour l'ensemble du commerce maritime de ce port seul, en 1863, un chiffre de 45,130,000 piastres fortes ou 225 ½ millions de francs au moins, dans lequel les importations figurent pour 25,818,000 et les exportations pour 19,312,000 piastres.

Du 1er octobre 1864 au 30 septembre 1865, enfin, l'exportation de Buenos-Ayres, pour les États-Unis, la Belgique, l'Espagne, la France, l'Angleterre, l'Italie, etc., s'est élevée aux chiffres suivants, que nous empruntons au *Handelsarchiv*[2]:

		1864-1865.	1860-1861.	
Peaux de bœuf et de vache	sèches	1,282,200	1,091,248	Nombre.
	salées	408,449	353,778	
Peaux de cheval	sèches	34,422	51,220	
	salées	119,480	197,313	
Laines	en balles de 900 livres.	129,032	61,792	
	en sacs de 200 livres	450	1,925	
Crins	en balles	2,627	3,264	
	en sacs	183	1,117	
Peaux de mouton en balles		19,421	7,732	

En valeur, la somme totale des exportations de cette place, en 1865, était estimée à plus de 130 millions de francs, soit à 56,250,000 pour les laines seulement, à 26 millions pour les cuirs de bœuf et de vache, à près de 14 ½ pour les peaux de mouton, à 10 ½ pour le suif, à plus de 8 ½ pour la viande séchée (*jerked beef*), à 3 pour les crins, à 1,125,000 pour les cuirs de cheval, ainsi qu'à plus de 10 ½ millions pour tous les autres produits argentins, tels qu'os, cornes, plumes d'autruche, peaux de cerf, graisse de cheval, etc.

L'assoupissement de la discorde, qui avait troublé la Confédération

1. Voir *Annales*, LA PLATA, F. C., n° 8.

2. Année 1866, n° 13, p. 363, et n° 38, p. 284.

jusqu'en 1860, ne pouvait manquer d'y favoriser le progrès matériel. L'immigration à Buenos-Ayres s'est élevée de moins de 5,000 personnes en 1858, à plus de 12,000 en 1866, et elle gagne peu à peu aussi l'intérieur. On compte actuellement déjà sur le territoire argentin 70,000 Italiens, 32,000 Espagnols de naissance, un nombre égal d'Anglais, plus de 25,000 Français, et 5,000 Américains du Nord ou Allemands. Ce sont les ports de Gênes, de Marseille et de Barcelone, de Bayonne, de Bordeaux, du Havre et de Liverpool, qui expédient le plus d'émigrants dans ce pays. L'agriculture commence à s'y étendre, l'industrie à s'organiser; il se forme des villes nouvelles, et, par suite de l'activité avec laquelle ont été poussés les travaux de quelques entreprises de chemins de fer, jusque dans la province centrale de Cordova, ces voies de communication présentaient, dès 1865, une longueur de plus de 200 milles anglais, sans compter un espace égal de voies en construction et 500 milles de chemins de fer concédés. Les lignes de navigation à vapeur se multiplient également sur le littoral, le fleuve même et ses branches supérieures. Il n'en existe pas moins de sept pour les relations avec l'Europe et les États-Unis. On s'est occupé d'organiser des services réguliers de pyroscaphes non-seulement entre Buenos-Ayres et Montévideo, mais aussi de la première de ces villes aux ports du Rosario, de Parana, de Santa-Fé et de Corrientès sur le Parana, ainsi qu'à Gualeguaychu sur l'Uruguay, sans parler des points intermédiaires à visiter dans le parcours de ces lignes. Une autre doit relier Buenos-Ayres à la Patagonie, en touchant à Bahia-Blanca. La même année, enfin, la lieue carrée de bonne terre, dans l'État métropolitain, valait environ 150,000 francs, double du prix moyen de 1860. Ajoutons qu'il y a, présentement, une douzaine de millions sterling de capitaux anglais engagés dans douze entreprises financières, industrielles ou de travaux publics, intéressant la Confédération.

Les mesures de douane adoptées dans les dernières années, portent un caractère libéral. Déjà la loi du 29 juillet 1863 réduisit les droits d'importation à deux catégories, en uniformisa le taux et apporta de notables simplifications aux formalités de douane; une autre, du 10 septembre suivant, décréta l'adoption du système métrique décimal pour les poids et mesures de la république. La première ac-

cordait en même temps de grandes facilités au commerce d'exportation, en dispensant de l'acquittement des droits au port de premier embarquement, pour les produits de l'intérieur, et permettant de ne les acquitter qu'à Buenos-Ayres, ou dans tout autre port de la république, sans autre formalité que l'obligation de produire, dans la métropole, un acquit à caution certifiant le payement. Il est clair, toutefois, que cette disposition a dû porter une grave atteinte au commerce direct de l'étranger avec les provinces, dont l'exportation immédiate présentait, en 1858, une valeur totale de 18,177,000 fr.; car elle ajoutait encore aux avantages de Buenos-Ayres, où le commerçant trouve à emprunter plus facilement que partout ailleurs, sur la simple consignation de marchandises qui n'auraient pu servir de garantie dans la province dont elles sortaient.

Le régime de 1863 fut ensuite modifié par une nouvelle loi-tarif, du 14 septembre 1865, qui éleva les droits d'importation, de 8 et 15 p. 100, à 10 et 18 p. 100, et les droits d'exportation de 5 à 8 p. 100; comme elle supprimait en même temps les anciens droits additionnels, les droits d'entrée restaient à peu près les mêmes, et les droits de sortie étaient, en fait, abaissés d'un cinquième; mais, depuis, bien que la loi-tarif pour 1867 ait maintenu ces taux, une loi du 3 septembre 1866 a rétabli, pour l'amortissement de billets du trésor émis à la même époque, des droits additionnels de 5 p. 100 à l'importation et de 2 p. 100 à l'exportation, sous la réserve de l'approbation de l'assemblée nationale toutefois [1].

Le poids le plus usité dans la confédération argentine est encore l'arrobe de 11 $^{1}/_{2}$ kilogrammes. Nous avons déjà fait connaître la valeur de la piastre d'argent, ainsi que celle de la piastre papier. D'autres piastres, le *peso patriotico* de 4 fr. 33 c. et le *peso macuquino* de 2 fr. 20 c., circulent également dans le pays, surtout dans les campagnes. De plus, toutes les monnaies d'or de l'étranger sont reçues à Buenos-Ayres, depuis 1857, à des cours fixés en dernier lieu par une loi du 26 octobre 1863 [2].

Dans l'intérieur, on voit peu de papier-monnaie, mais dans la mé-

1. Voir aux *Annales*, LA PLATA, L. C., n°s 18 et 19.
2. *Ibidem*, n° 19, p. 6.

tropole il prédomine et peut servir, ainsi que les billets de la Banque de dépôts métalliques de Buenos-Ayres, ou l'argent bolivien, au payement des droits de douane.

Ce n'est pas à l'Angleterre, mais à la France qu'appartient le premier rang dans le mouvement commercial de la Plata, dont le marché est en général, comme pour nous en particulier, le plus important de l'Amérique du Sud, après celui du Brésil. Les autres pays qui y participent le plus activement au négoce sont les États-Unis, l'Espagne, le Brésil, l'Italie septentrionale (par Gênes) et les Villes anséatiques, après lesquelles nous mentionnerons encore la Hollande et les États scandinaves.

Le traité de 1853, dont il a déjà été question plus haut, assure au commerce et au pavillon français le traitement de la nation la plus favorisée dans la confédération argentine, où nous entretenons, pour veiller à cet intérêt, un consulat à Buenos-Ayres et des agences, qui en relèvent, à Gualeguaychu et à Mendoza, dans l'ouest.

Notre intervention dans les démêlés de Rosas avec Montévideo avait, en détournant sur cette place une partie seulement de notre ancien trafic dans ces parages, presque entièrement paralysé, de 1840 à 1848, nos relations avec Buenos-Ayres et la république argentine, où notre commerce ne reprit son essor que l'année suivante, dans laquelle il se releva d'un bond à 27 $^{1}/_{2}$ millions de francs. Depuis, la progression de son accroissement, malgré des interruptions nouvelles, causées par les troubles intérieurs de la confédération, n'a fait que s'accroître; en 1860, il approchait de 91 millions, et, en 1865, il dépassait 119 millions, y compris pour plus de 14 millions de marchandises européennes de transit et de produits argentins versés dans nos entrepôts. Quant au chiffre des envois de nos propres produits à Buenos-Ayres, il s'est élevé, de moins d'un million en 1847, à près de 49 millions de francs en 1865, comme on va le voir ci-après:

Marchandises échangées entre la France et la Confédération argentine.

	Commerce général.			Commerce spécial.		
	1863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Importations. .	52,549,000	41,512,000	57,212,000	51,210,000	41,578,000	56,036,000
Exportations. .	44,375,000	51,910,000	61,951,000	32,875,000	39,302,000	48,761,000
Totaux . . .	96,924,000	93,422,000	119,163,000	84,085,000	80,880,000	104,797,000

Nous avons importé de Buenos-Ayres, en 1865, pour 35,077,000 fr. de laines, 14,581,000 de peaux et pelleteries brutes, 5,272,000 de graisses animales, 1,035,000 de crins et 804,000 de plumes de parure, des agates brutes, des cornes de bétail, des graines à ensemencer, des viandes salées, etc.

Nos envois à destination de cette place comprennent une très-grande variété d'articles français et étrangers. Parmi nos propres produits, les vins ont figuré, cette année, pour 16,390,000 fr., les effets d'habillement et de lingerie pour 6,141,000, les lainages pour 5,563,000, la mercerie pour 2,389,000, les peaux préparées et ouvrées pour 2,324,000, les eaux-de-vie et liqueurs pour 1,736,000, la vannerie pour 1,655,000, les soieries pour 1,625,000 seulement, les sucres raffinés pour 1,171,000, la papeterie, les livres et gravures pour 954,000, les chapeaux de feutre pour 863,000, les cotonnades pour 829,000, la parfumerie pour 691,000, les poteries et verreries pour 638,000, les outils et ouvrages en métaux pour 631,000, le poisson mariné pour 498,000, les médicaments pour 343,000, les meubles pour 279,000, des tuyaux en terre cuite de notre fabrication pour 260,000, etc. Parmi les articles étrangers qui sont venus s'y joindre, il faut mentionner surtout des tissus de laine, de coton, de lin et de soie, des vêtements, des ouvrages en métaux, l'orfévrerie et la bijouterie, les armes, du tabac manufacturé, du fromage, etc. A Buenos-Ayres comme à Montévideo, le fret des transports entre ces places et les ports français profite surtout à notre pavillon, qui en opère la majeure partie. Nous n'avons toutefois participé, en 1865, aux opérations directes avec l'intérieur que par l'envoi d'un seul chargement expédié, sous pavillon français, dans le Parana au port du Rosario.

Bien avant 1853, la Grande-Bretagne avait conclu, dès le 2 février 1825, avec la confédération argentine, un traité de commerce et de navigation[1]. Son trafic, comme le nôtre, eut à y souffrir de la lutte prolongée entre le dictateur de Buenos-Ayres et la république orientale. Il ne reprit aussi une certaine activité qu'à partir de 1849, et ses résultats, par suite des mêmes interruptions et de vicissitudes ana-

1. Il se trouve dans le *Dictionnaire du commerce* de Macculloch, p. 1341.

logues, sont restés inférieurs à ceux du commerce français. Ainsi l'ensemble des échanges du Royaume-Uni avec Buenos-Ayres, bien qu'ils se montrent fortement en progrès depuis 1863, mais après avoir diminué plutôt qu'augmenté dans les neuf années précédentes, n'a guère dépassé au maximum 76 1/2 millions de francs, en 1865. L'exportation figure dans ce total pour près de 51 1/2 millions, dont 48 3/4 en produits britanniques; l'importation, qui avait atteint 41 1/2 millions en 1859, mais n'a fait que décroître dans les dernières années, pour un peu plus de 25 millions seulement. Le marché anglais a donc été beaucoup moins favorable au débit des produits argentins que le marché argentin ne l'est à la vente des produits britanniques, dont l'exportation pour ce dernier présentait d'ailleurs, en 1849 déjà, année de la reprise des affaires, une valeur de 34 millions de francs.

Marchandises échangées entre le Royaume-Uni et la Confédération argentine.

	1863.	1864.	1865.
	Liv. sterl.	Liv. sterl.	Liv. sterl.
Importations	1,239,651	1,186,215	1,014,329
Exportations	1,348,122	1,782,099	1,988,565
Dont en produits du Royaume-Uni	1,330,959	1,757,457	1,950,892
Transbordements à la sortie du Royaume-Uni	4,219	27,542	64,776

Le Royaume-Uni a reçu des ports argentins, en 1865, pour 297,500 liv. st. (473,698 en 1861) de cuirs bruts, 254,352 (387,260 en 1861) de suif, 176,269 (333,750 en 1863) de laines, 81,559 d'os, 59,020 (77,010 en 1864) de peaux de mouton, 34,748 (117,982 en 1863) de tabac en feuilles, 32,993 (88,952 en 1861) de crins, 20,639 de minerais et mattes de cuivre, 18,921 (60,003 en 1861) de cuivre fondu, des sabots et cornes de bétail, des peaux de nutria et d'agneau, un peu de graisse et quelques plumes d'autruche.

Pendant que les envois de Buenos-Ayres diminuaient pour la plupart, ceux du Royaume-Uni ont, au contraire, atteint leur maximum. Ces derniers comprenaient, en 1865, pour 597,891 liv. st. de cotonnades (en 1864 même 748,420), 370,581 de lainages, 291,243 de fers, 115,450 de tissus de lin, 72,816 de quincaillerie et de coutellerie, 44,240 de machines et mécaniques, 44,106 de bière, 24,141 de charbon de terre, des faïences et porcelaines, verreries, produits

chimiques et couleurs, cuirs apprêtés et selleries, de la poudre, du papier, du fer-blanc, des soieries, du thé, etc.

Uruguay. — La république orientale, dont la première déclaration d'indépendance remonte à 1825, n'égale en superficie qu'un tiers de la France, et elle apparaît encore bien faiblement peuplée, même si on lui accorde le chiffre peut-être exagéré de 350,000 habitants; d'ailleurs près de la moitié de ceux-ci sont des étrangers, Basques et Béarnais, ou Piémontais et Gênois pour la plupart. Les Gauchos y dominaient seuls autrefois. Mais actuellement, la capitale, Montévideo, passe pour contenir à elle seule déjà plus de 60,000 âmes, nombre dans lequel figurent plus de 24,000 étrangers et près de 4,000 gens de couleur.

Le territoire de cet État présente, comme toute la partie sud de la confédération argentine, l'aspect d'un pays de plaines, surtout riche en pâturages et en troupeaux, ainsi que très-propre à l'agriculture et d'une remarquable fertilité. Il est magnifiquement arrosé par nombre d'affluents de la grande rivière qui le baigne à l'ouest et dont il a emprunté le nom. Ses productions et les articles, consistant principalement aussi en dépouilles d'animaux, qu'il fournit à l'exportation, sont absolument les mêmes que dans les provinces de la rive droite du Rio de la Plata, et sa situation n'est pas moins favorable à la navigation et au commerce, qui s'y est aussi principalement concentré sur un point, dans l'excellent port de Montévideo; d'où la longue rivalité de cette ville avec Buenos-Ayres. Le blocus, maintenu de 1838 à 1840 par l'escadre française contre ce dernier port, procura, dans les commencements, de grands profits à l'autre, mais rendit encore plus implacable la haine jalouse qui existait entre eux. Aussi, la guerre que Rosas fit à l'Uruguay y causa-t-elle de terribles ravages. Auparavant, les gras pâturages de cette contrée nourrissaient, assure-t-on, plus de 20 millions de têtes de bétail. En 1851, après neuf années de guerre, c'est à peine si l'on en comptait encore 2 millions. Mais, grâce à l'immigration et à la vitalité que le pays doit à l'exubérance de ses ressources naturelles, sa prospérité s'est promptement rétablie. Maintenant, on y estime la valeur de la propriété foncière, qui a presque doublé dans les dix dernières années, à 140 millions de piastres et celle des troupeaux à plus de 50 millions de piastres de

compte (de 4 fr. 50 c. la piastre). Le sol de l'Uruguay, plus onduleux et mieux garanti contre les inondations que celui de l'État de Buenos-Ayres, paraît encore plus favorable à l'éducation de la race ovine, qui y fait aussi de grands progrès. Il en est de même de la production agricole. En 1857, on a construit, tout près de Montévideo, trois grandes minoteries à vapeur. De plus, on a créé de vastes établissements pour la salaison du bœuf, admis en franchise au Brésil, par suite d'un traité conclu avec cet empire le 6 septembre de la même année. Ajoutons que pour les cuirs bruts et les suifs, comme pour les viandes et autres produits animaux de cette contrée, il s'est produit une hausse énorme dans les prix, depuis 1856.

Un décret du 25 juin 1861 a ouvert tant à l'importation qu'à l'exportation, dans cet État, indépendamment de la place de Montévideo, son principal entrepôt maritime, Maldonado, sur le même rivage, à l'est de la capitale, et Colonia del Sacramento, vis-à-vis de Buenos-Ayres, ainsi que les ports et douanes du Salto, de Paysandu, Mercedes, Nueva-Palmira, Artigas, Tacuarembo, Santa-Rosa et Cuareim. Le port d'Independencia, également ouvert à l'exportation des produits du pays, ne peut importer que des marchandises exemptes de droits, et la douane de la ville de Constitucion n'est qu'une succursale de celle du Salto, point par lequel s'importent les produits du Haut-Uruguay, et d'où ils peuvent être réexpédiés en transit vers les autres douanes ouvertes.

Le droit d'entrepôt n'a été, jusqu'à présent, accordé sans réserve qu'aux douanes de Montévideo, du Salto et de Paysandu; à celles de Cuareim et de Santa-Rosa il subit des restrictions, aux termes d'un décret du 12 avril 1860.

Le tarif des douanes, établi par une loi du 22 juin 1861, grève l'importation des marchandises non exemptes de droits qui varient, par gradation, de 6 p. 100 à 22 p. 100 de leur valeur. Les vins et eaux-de-vie, par exemple, sont taxés au maximum, tandis que les soieries ne le sont qu'au minimum. Il y a, de plus, des droits spécifiques sur les grains, une échelle mobile pour la farine de froment, et un droit additionnel de 2 p. 100 à l'entrée, ainsi qu'un droit de 4 p. 100 perçu à la sortie sur le bétail, les peaux brutes, le suif, la graisse, le crin, etc., un droit spécial pour la pierre d'agate, mais

l'exemption pour les viandes et farines exportées. Le transit jouit aussi d'une certaine franchise. Enfin, les navires étrangers ont obtenu l'immunité de tout droit de port.

La piastre forte de 5 fr. 40 c. est une monnaie réelle, la piastre courante de 4 fr. 50 c., la monnaie de compte fictive de l'Uruguay, généralement employée tant par les autorités, dans les documents officiels, que par les négociants et autres particuliers. L'une et l'autre comprend 8 réaux, avec une subdivision du réal en 100 centièmes. Les monnaies d'or et d'argent du Brésil, des États hispano-américains et de France sont admises, depuis 1854, à circuler dans toute la république de l'Uruguay avec un cours fixe, réglé officiellement.

Parmi les poids et mesures en usage, le pouce est évalué par la douane à $0^{m},02385$, l'arrobe à 11 kil. 485 gr., la fanègue, pour les marchandises sèches, à 137 litres 272 mill., et le baril, pour les liquides, à 76 litres. On emploie, en outre, la pipe de 6 barils et la barrique de 8 arrobes[1].

La valeur des exportations du port de Montévideo a été estimée, pour les destinations de la France, de l'Angleterre, de l'Espagne, de l'Italie, du Brésil et des États-Unis seulement, à 9,823,000 piastres en 1861, à 12,008,000 en 1862, et à 12,705,000 en 1863. Les relevés de la douane ne la portent toutefois, pour 1861, qu'à 5,582,000 piastres en totalité, tandis qu'ils évaluent l'importation à 9,070,000, chiffres auxquels viennent encore s'ajouter 573,000 piastres pour les importations et 1,994,000 pour les exportations réunies du Salto, de Paysandu, etc. Montévideo trafique aussi beaucoup avec Buenos-Ayres; quant à ses opérations avec le nord de l'Allemagne et la Belgique, elles sont moins considérables. L'importation totale de l'Uruguay, avec ce qui y est introduit par contrebande, paraît s'élever annuellement à une douzaine de millions de piastres.

Un traité de commerce et de navigation entre l'Angleterre et la république de l'Uruguay a été conclu dès le 26 août 1842; il est complété par un article additionnel du 8 mars 1843[2].

---

1. *Annales*, URUGUAY, L. C., n° 10.
2. Voir le texte dans le *Dictionnaire du commerce* de Macculloch, aux pages 1354 à 1356.

La convention de même nature qui existe entre cet État et la France remonte au 8 avril 1836; déjà prorogée deux fois, en 1855 et en 1860, elle a été remise en vigueur une troisième fois par le nouvel arrangement du 7 juillet 1865[1]. Du consulat général de notre chargé d'affaires à Montévideo relève une agence, à Maldonado.

Notre commerce général avec l'Uruguay, après avoir dépassé 21 millions de francs en 1847, puis décliné par suite de la reprise des relations avec Buenos-Ayres, n'est remonté à ce chiffre qu'en 1856. Depuis lors, il a presque triplé et atteint son maximum en 1865. L'exportation des produits français, qui ne figurait pas pour plus de 4,300,000 fr. dans ce mouvement de marchandises, en 1847, subit également une diminution, dans les trois années suivantes, mais ne tarda pas à se relever ensuite, à tel point qu'en 1860 elle atteignait près de 22 millions, sans pouvoir néanmoins se soutenir à cette hauteur, dont elle s'est, depuis, rapprochée le plus en 1864, comme on le verra par le résumé ci-après :

	Commerce général.			Commerce spécial.		
	1863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Importations.	33,579,000	30,367,000	37,828,000	32,711,000	29,823,000	35,092,000
Exportations.	23,350,000	27,096,000	24,718,000	16,722,000	19,761,000	18,924,000
Totaux . .	56,929,000	57,463,000	62,546,000	49,433,000	49,584,000	54,016,000

Les objets de nos échanges avec l'Uruguay sont à peu près les mêmes qu'avec la république argentine. Nous avons tiré de Montévideo, en 1865, pour 17,401,000 fr. de laines, 15,052,000 de cuirs bruts, 3,789,000 de graisses de toute sorte, 956,000 de crins, des cornes, os et sabots de bétail, des plumes de parure, viandes salées, etc. Parmi nos exportations pour cette place, on voit figurer de même, comme articles principaux, nos vins pour 6 millions de francs, (3,015,000 seulement en 1860), nos confections de tissus pour 2,290,000 (3,171,000 en 1860), nos lainages pour 2,136,000 (4,780,000 en 1860) et notre mercerie pour 1,297,000. On y retrouve, ensuite, presque tous les produits, français et étrangers, déjà mentionnés comme entrant dans la composition des assortiments de

1. Voir aux *Annales*, sous la rubrique France, L. C., t. VII, n° 232.

marchandises que nous envoyons à Buenos-Ayres. L'article dont le débit s'est le plus restreint sur ce marché, ce sont nos soieries.

Les échanges du Royaume-Uni avec l'Uruguay présentent des chiffres qui ne diffèrent pas très-sensiblement de ceux de nos propres opérations avec cette contrée, auxquels ils ont même été supérieurs en 1864. Comparativement à 1854, ils ont plus que triplé à l'importation et presque doublé à l'exportation. Cependant la première n'atteignait en 1865, année du maximum, qu'environ 31 millions de francs en Angleterre, tandis qu'elle s'élevait à près de 38 en France; mais la seconde, évaluée à plus de 25 millions en 1864 et à près de 21 en 1865 sur les tableaux du *Board of Trade*, offre, pour les produits britanniques, compris respectivement pour près de 25 et plus de 20 millions dans ces chiffres, un résultat plus favorable que celui de nos envois simultanés de produits français.

On en jugera par les données suivantes :

	1863.	1864.	1865.
	Liv. sterl.	Liv. sterl.	Liv. sterl.
Importations	1,220,629	1,099,271	1,249,211
Exportations	549,042	1,006,554	836,258
Dont en produits du Royaume-Uni.	534,973	993,951	812,861

Il a été importé de Montévideo dans le Royaume-Uni, en cette dernière année, pour 589,982 liv. st. de suif, 275,427 (536,058 en 1862) de cuirs bruts, 191,437 de laines, 79,909 (101,338 en 1863) d'os, 29,919 de crins, 31,001 de viande de bœuf, des peaux de veau marin et de mouton, d'autres dépouilles d'animaux, un peu de guano, etc.

Dans les envois de la Grande-Bretagne on voit figurer, d'autre part, les cotonnades anglaises pour 308,210 liv. st. en 1865 (517,612 en 1864), les lainages pour 128,375, les toiles de lin pour 49,042 (72,192 en 1864), les effets d'habillement et merceries pour 47,631, la quincaillerie et coutellerie pour 51,388, la houille pour 37,882, les fers pour 37,737, la bière pour 20,194, avec des poteries et verreries, des couleurs, du fer-blanc, du riz, etc.

Paraguay. — Cette contrée, jadis colonie espagnole, célèbre par les missions qu'y avaient fondées les Jésuites, constitue depuis 1811 un État indépendant. A cette époque remonte aussi l'autorité du

fameux docteur Francia, qui, profitant de l'ignorance de ses compatriotes, s'érigea en dictateur du pays. Les rigueurs par lesquelles il assura son pouvoir absolu prirent, à bien des égards, le caractère d'une tyrannie odieuse, mais il l'exerça au profit des intérêts matériels et de l'organisation intérieure de l'État qu'il s'était chargé de gouverner. Après sa mort, il fut remplacé, en 1841, par Don Carlos Antonio Lopez, auquel a succédé depuis le maréchal Don Francisco Solano Lopez, élu président pour dix ans en 1862. A un système d'absolutisme complet et de séquestration absolue, qui avait longtemps isolé le Paraguay de tout le reste du monde, tous les deux s'appliquèrent à substituer, graduellement, un régime plus libéral et plus civilisateur.

Cette contrée, dont nous avons déjà indiqué plus haut les limites, la superficie et la population, est la seule de l'Amérique du Sud qui n'ait aucune communication directe avec l'Océan, car il n'y a pas moins de 300 lieues de Buenos-Ayres au confluent du Paraguay avec le Parana, et toute la partie inférieure de cette rivière, son unique débouché extérieur, coule sur le territoire de la confédération argentine. Celle-ci ne se décida même qu'en 1852, après la chute de son propre tyran, Rosas, à reconnaître formellement l'autonomie politique de l'État du Paraguay, ainsi qu'à ouvrir ses fleuves au commerce de ce dernier. Mais la guerre actuelle, dans laquelle on le voit résister vigoureusement à une coalition formidable, l'a remis par le fait en état de blocus. L'antagonisme d'intérêts jaloux, des contestations de frontières et l'inquiétude que l'influence croissante du colosse brésilien cause au Paraguay, qui paraît aussi pouvoir compter sur des intelligences dans le parti des *blancos*, vaincu naguère à Montévideo, comme dans celui des fédéralistes argentins, ont fatalement amené cette lutte, dont on ne saurait encore prévoir la fin, malgré diverses tentatives de médiation faites par la France et l'Angleterre, ainsi que tout récemment, à la requête du président Lopez lui-même, dit-on, par le gouvernement de Washington.

La partie du Grand-Chaco à laquelle prétend le Paraguay, et celle du pays des anciennes missions de la rive gauche du Parana qu'il revendique également jusqu'au faîte des montagnes qui séparent le bassin de cette rivière de celui de l'Uruguay, ne comprennent que

des territoires presque entièrement sauvages ou déserts. Son domaine principal, le seul qui renferme une population plus dense, c'est le Paraguay proprement dit, enclavé entre la rivière de ce nom et le Haut-Parana ; encore, les districts véritablement habités et cultivés n'y forment-ils guère en étendue plus que le douzième de l'ensemble de sa domination territoriale. Là, sur la rive gauche du Paraguay se trouvent les deux ports d'importation de la république : la Villa de San-Iago del Pilar de Neambuen, à 20 lieues au-dessus de Corrientès, en amont de Curupaïty, théâtre de combats récents; puis, 70 lieues plus haut, la capitale l'Assomption, avec 48,000 habitants, siége du consulat de France et de ceux des autres nations. Depuis 1856, les communications de cette ville avec les ports du Rio de la Plata étaient desservies par des bateaux à vapeur, naviguant sous les pavillons de la confédération argentine, de l'Uruguay ou du Paraguay; mais le service de ces pyroscaphes, toujours très-irrégulier, a été complétement interrompu, par suite de la guerre actuelle, sur la rivière du Paraguay même. Celle-ci, qui offre, en outre, sur le même parcours, les petits ports de cabotage de Rosario, San-Pedro et Conception, paraît d'ailleurs praticable en tout temps, même dans sa partie supérieure, pour des bateaux ordinaires et des pyroscaphes ne tirant pas plus de 5 pieds d'eau, jusqu'à Corumba (Albuquerque), dans la province brésilienne de Matto-Grosso, avec le chef-lieu de laquelle, Cuyaba, ce port communique par le Rio de San-Lorenzo. Mais l'issue du Paraguay n'en est pas moins restée fermée à cette province. Au commencement de 1863, un chemin de fer en construction de la capitale au centre fut ouvert jusqu'à Araguna, et un service bimensuel de navigation à vapeur, inauguré entre l'Assomption et la ville du Salvador, avec escale dans les petits ports de cabotage mentionnés. Sur le Haut-Parana, on a également ouvert au commerce extérieur, en 1853, le port de l'Incarnation, qui n'est toutefois accessible qu'à des barques. C'était autrefois l'entrepôt d'un commerce de terre avec le Brésil, mais ce trafic est complétement tombé, depuis l'ouverture des communications fluviales avec Buenos-Ayres.

La population n'est compacte qu'aux environs de la capitale et de Villa Rica, dans l'intérieur; partout ailleurs elle apparaît assez clairsemée. Les créoles dominent dans les villes; à côté d'eux, il y a

beaucoup de métis, issus du croisement des Espagnols avec les Indiens Guaranis. Plus on s'éloigne de l'Assomption, plus le type indien pur devient prédominant; mais on ne retrouve, hors de cette ville, presque aucune trace de sang noir.

Le sol est généralement plat. Il n'y a qu'une chaîne de collines, qui parcourt le pays de l'est au nord et finit par se rattacher aux monts de Matto-Grosso. La situation basse des terres du Paraguay y concourt, avec l'infiltration et le débordement fréquent des eaux fluviales, à la formation de nombreuses lagunes, qui se remplissent en partie par des crues périodiques. Cette particularité modère l'ardeur du climat, qui, beaucoup plus tempéré que ne pourrait le faire supposer le voisinage du tropique, seconde merveilleusement la fécondité de la terre. Celle-ci produit en abondance du maïs, du manioc et des patates, nourriture principale des habitants; on y cultive également avec succès le riz, le coton, le tabac et la canne à sucre. Le café y vient aussi, mais on en récolte peu. La principale production du pays, le maté, ou la *yerba*, comme on l'y appelle, n'est autre que la feuille d'une espèce de houx, avec laquelle on prépare, à l'instar du thé, une infusion très-estimée dans toute l'Amérique du Sud. Elle abonde dans les forêts et forme l'objet d'un monopole du gouvernement. Le Paraguay offre, en outre, de l'indigo et du rocou, du jute et du chanvre de palmier, des oranges et des citrons, des bois d'ébénisterie et de charpente, débités en poutres et en planches, des écorces à tan et diverses plantes tinctoriales, parmi lesquelles on a signalé la matière appelée *yribu retima,* comme excellente pour la teinture des laines en bleu et en noir. Les *estancias* nourrissent nombre de chevaux et de bestiaux. On évalue à 15 millions de livres espagnoles la récolte annuelle du tabac. On cultive trois variétés de la canne : deux blanches, la grosse et la mince, ainsi qu'une autre de couleur violacée, la même que l'on exploite avec le meilleur succès dans la province argentine de Santiago. Le riz donne de 200 à 250 grains pour 1. Chaque oranger rapporte de 6 à 8 fr. par an, et l'on estime qu'il s'exporte annuellement plus de 10 millions d'oranges, dans les prix de 25 à 50 fr. le mille. Pour le coton, le gouvernement a compris l'intérêt qui s'attache à la propagation d'une culture à laquelle le sol se prête merveilleusement. Celui que l'on récolte au Paraguay,

quoique d'une nuance un peu trop jaune, est d'une qualité courante et d'un débouché facile, même pour de très-grandes quantités. On a pu en apprécier des échantillons venus en 1863 au Havre. Les terrains pour la culture en général valent, dans cette contrée, moins de 15 fr. l'hectare; celles que l'État vend, pour l'élève des bestiaux, moins de 4 fr. 50 c. Les salaires payés à la campagne varient de 17 à 24 fr. par mois, outre la nourriture qu'on doit aux salariés. Il n'existe point de mines proprement dites; cependant on trouve dans le pays beaucoup de minerai de fer et de cuivre, ainsi que des pierres à aiguiser. L'industrie, indépendamment du tissage d'étoffes de laine et de coton pour la consommation intérieure, consiste principalement dans la fabrication du tabac et des cigares, la préparation des cuirs et celle des fécules. Malheureusement, de grandes difficultés s'opposent encore au développement de l'exportation de ces divers produits sur une grande échelle.

On estimait, en 1859, la valeur totale du commerce extérieur de cette contrée à 16,536,000 fr., dont 8,833,000 pour l'importation et 7,703,000 pour l'exportation; mais les marchandises importées, présentant une valeur supérieure d'un quart au chiffre indiqué, dépassaient en réalité celui des exportations de 3,338,000 fr.

Dans le mouvement commercial du port de l'Assomption en 1863, les importations figuraient pour 5,742,000 fr. et les exportations pour 8,502,000 (9,335,000 l'année précédente); mais ici encore le premier de ces chiffres ne comprend pas les importations considérables faites pour le compte de l'État, en fournitures pour l'armée, la marine et les travaux publics, évaluées à 3 millions de francs par an pour le moins. L'importation pour le compte du commerce consiste principalement en soieries, draps, toiles, indiennes, calicots, mousselines, dentelles, habillements confectionnés, chaussures, sellerie, liquides, parfumerie et livres. La consommation des produits manufacturés d'Europe au Paraguay est restreinte d'abord, pour ce qui concerne les tissus, par la nature du climat, qui ne comporte que l'usage de vêtements très-légers, pendant presque toute l'année; puis, en général aussi par leur cherté, qui tient à deux causes principales, l'élévation et le mode de perception des droits de douane, ainsi que l'entremise des ports argentins, qui, vu le taux exorbitant

d'un intérêt de 12 à 15 p. 100 par an, s'attribuent des bénéfices exagérés sur toutes les marchandises. Quant à nos vins et spiritueux, enfin, la consommation en est aussi très-bornée, parce que la masse de la population, n'ayant que peu d'aisance, ne boit guère que de l'eau-de-vie de canne distillée dans le pays. Il faut ajouter que le peu de profondeur et la variabilité des fonds, dans les rivières du Parana et du Paraguay, forment également obstacle au commerce direct avec les contrées qu'elles baignent. Le tabac et les cuirs sont d'ailleurs le seul fret de retour que les marchés du Paraguay offrent aux navires européens. Aussi n'avons-nous guère, jusqu'à présent, trafiqué avec ce pays que par l'intermédiaire des ports de la Plata, bien que notre traité d'amitié, de commerce et de navigation, du 4 mars 1853, avec le Paraguay [1], conclu sur le pied du traitement de la nation la plus favorisée et renouvelé par la convention du 9 août 1862 [2], eût ouvert au pavillon français la navigation de la rivière de ce nom jusqu'à la capitale et celle du Haut-Parana jusqu'au bourg de l'Incarnation. L'Angleterre, qui a obtenu les mêmes avantages, par un traité semblable, sous la même date, n'en a aussi que rarement tiré parti. Dans les années 1857 et 1858, elle a acheté directement sur ce marché un peu de tabac et de quinquina, pour une somme de 14,000 liv. st. en cette dernière année, et, en 1862, elle y a envoyé, directement aussi, quelques machines et meubles, avec un peu de vin et de thé, le tout évalué à la somme encore plus insignifiante de 1,825 liv. st. Depuis, aucun envoi pareil n'a plus figuré sur les tableaux du *Board of Trade*, et les traités conclus par le Paraguay avec les États-Unis, la Sardaigne, le Zollverein, etc., ne paraissent pas avoir été suivis de plus d'effet. Les 18 bateaux à vapeur dont dispose le gouvernement du Paraguay, et dans la construction desquels il avait aussi partiellement en vue l'intérêt commercial du pays, sont maintenant tous employés à sa défense.

Le régime douanier du Paraguay se fonde sur une loi du 13 janvier 1842, que des dispositions postérieures ont plus ou moins modifiée. A l'importation, les marchandises qui ne sont pas exemptes

1. Voir aux *Annales*, France, L. C., t. III, n° 122, p. 3.
2. *Ibidem*, t. VI, n° 217, p. 467.

payent des droits de 20 ou 25 p. 100 *ad valorem*. Les droits de sortie, beaucoup trop élevés, varient de 5 à 20 p. 100. Il y a 6 p. 100 de la valeur à payer pour le tabac manufacturé, 15 p. 100 pour le tabac en feuilles, et 16 p. 100 pour les peaux brutes. En outre, l'État perçoit des droits de magasinage sur les marchandises, d'ancrage et de passe-port sur les navires[1]. Comme, de plus, la valeur est réglée en douane d'après le cours de revente très-élevé de la place, et non d'après le prix d'achat des marchandises importées, il arrive, avec le renchérissement considérable occasionné par le fret, le transbordement, etc., que le taux de 25 p. 100, au Paraguay, équivaut quelquefois à 40 ou 50 p. 100 du prix de revient d'un article. L'exportation, enfin, étant plus faible que l'importation, on ne trouve que rarement des traites sur l'Europe ; puis, les espèces métalliques étant rares aussi et frappées à la sortie d'un droit de 10 p. 100, on est obligé de se rejeter sur les produits naturels du pays, ce qui, sans parler des droits exorbitants dont ils sont grevés, en surélève encore le prix.

Les monnaies, poids et mesures du Paraguay, comme la piastre forte, l'arrobe, etc., sont les mêmes qu'en Espagne. Cependant il était question, en 1863, de l'adoption du système métrique décimal, ainsi que de la création d'une banque. Il existe aussi, dans le Paraguay, un papier-monnaie plus ou moins déprécié qui, en 1861 déjà, perdait jusqu'à 20 p. 100, alors que l'once d'or y valait 21 piastres[2].

Brésil.

Cette riche et magnifique région, colonisée par les Portugais, dont elle a dépendu jusqu'en 1822, est la plus vaste, ainsi que la plus productive, de l'Amérique du Sud, et forme une des dominations les plus étendues du globe. Bornée par l'Océan à l'est et au nord, où

1. Voir le recueil des tarifs d'O. Hübner.

2. Voir *Annales du commerce extérieur*, PARAGUAY, F. C., n°s 1 à 9. On peut aussi consulter, à ce sujet, *l'Histoire du Paraguay* par Alfred Demersay, *la République du Paraguay* par M. du Graty, Bruxelles, 1862, et une publication de circonstance de M. L. Tenré, consul du Paraguay, intitulée: *les États américains, leurs produits et leur commerce*, Paris, 1867.

elle est également limitrophe des Guyanes et de toute l'ancienne Colombie, et par la république de l'Équateur, le Pérou, la Bolivie, le Paraguay, la confédération argentine et la république orientale de l'Uruguay, à l'ouest, elle ne mesure pas moins de 38 degrés du nord au sud, depuis 4°,33′ de latitude nord jusqu'à 33°,54′ de latitude sud, sur plus de 37 degrés de l'est à l'ouest, de 37°,45′ à 75° de longitude ouest. On évalue sa superficie à 7,130,000 kilomètres carrés, c'est-à-dire au moins treize fois celle de la France; mais la culture n'en embrasse encore qu'une bien faible partie. Aussi, la population totale du Brésil n'est-elle estimée qu'à 9,370,000 habitants, chiffre qu'une géographie, publiée dans le pays en 1864, porte, il est vrai, à 10,045,000, au maximum.

Des ramifications de la grande Cordillère parcourent le pays, généralement dans la direction du sud-ouest au nord-est, où elles forment plusieurs caps, en aboutissant à la mer. Les principaux fleuves sont, dans la partie septentrionale ou plutôt tropicale du Brésil, celui des Amazones, le plus grand de l'univers, avec ses innombrables affluents, qui viennent en partie, comme ses propres sources, du Pérou et de la Bolivie, le Grand-Para ou Tocantin, le Maragnan, le Paranahiba et le San-Francisco; dans la partie méridionale ou tempérée de l'empire, le Rio-Grande de San-Pedro ou Rio-Grande du Sud, qui n'est pas toutefois, à proprement parler, une rivière, mais un grand exutoire, en partie formé par des lagunes, dans lequel se réunissent les eaux de presque toute la province; à l'intérieur, enfin, du côté de l'ouest, les trois grands tributaires déjà mentionnés du Rio de la Plata, le Paraguay, le Parana et l'Uruguay, qui ont tous les trois leurs sources sur le territoire brésilien. Il y a, de plus, beaucoup de lacs et de lagunes, ainsi que des baies profondes, sur la côte. La partie tropicale a un climat très-chaud, rafraîchi pourtant par de fréquentes pluies. La fertilité du sol est prodigieuse. La plaine humide de l'Amazone, envahie, dans une partie, par des masses de sable mouvant, est douée, dans l'autre, d'une puissance de végétation sans pareille au monde. En général, les forêts vierges couvrent encore une très-grande partie du Brésil, tandis que d'autres portions du pays, dans la zone tempérée du midi surtout, forment d'immenses *pampas* ou pâturages, dénués d'arbres, comme dans le bassin de la

Plata. C'est là surtout que l'on rencontre aussi nombre de chevaux, ainsi que de grands et beaux troupeaux de bêtes à cornes. Les forêts de la région tropicale sont peuplées de singes, de perroquets et d'autres oiseaux à magnifique plumage. A l'intérieur abondent les richesses minérales, en or, platine, argent, etc., ainsi qu'en diamants et autres pierres précieuses. Dans la végétation luxuriante du Brésil, on retrouve toutes les productions de l'Amérique du Sud : les palmiers, les bois de construction, d'ébénisterie et de teinture les plus variés, entre autres, le brésillet ou bois de Brésil, dont le pays a emprunté le nom, les grandes denrées coloniales, telles que le sucre et le café, ainsi que le cacao, le tabac, le coton, l'indigo, la cochenille, le safran, le poivre, le gingembre, le quinquina, les baumes et drogues médicinales, les oranges, ananas et autres fruits du même climat, le blé, le maïs, et même la vigne.

Le Brésil doit à la consolidation de la forme de son gouvernement, qui est une espèce de monarchie constitutionnelle et fédérative, une stabilité dont on ne peut méconnaître la bonne influence sur le développement de la prospérité matérielle du pays, et qui manque encore à la plupart des républiques d'origine espagnole du même continent. Cet empire se compose d'une vingtaine de provinces, qui sont : dans la partie méridionale, répondant à la zone tempérée, Rio-Grande du Sud, entre l'Uruguay et la mer, avec Porto-Alegro, au fond du grand lac de los Patos, et Sainte-Catherine, avec l'île ravissante du même nom; puis, des deux côtés du tropique et en suivant le littoral vers l'Équateur, San-Paulo, vaste province, qui s'étend, y compris la partie méridionale, appelée Parana, de la rive gauche de ce fleuve jusqu'à l'Océan; Rio-Janeiro, avec le district métropolitain et la capitale du même nom, qui est en même temps le premier port de l'Amérique du Sud, établi sur une des plus magnifiques baies du monde, et qui ne compte pas aujourd'hui moins de 400,000 habitants; Espiritu-Santo et Porto-Séguro, Bahia, avec l'ancienne capitale et la seconde ville du Brésil, San-Salvador ou Bahia, sur la baie de Tous-les-Saints, Sergipe, Alagoas et Fernambouc ou Pernambouc, avec la grande cité marchande de ce nom, la troisième de l'empire; Parahiba, Rio-Grande du Nord, Ciara et Piauhy, avec les ports bien moins importants de Parahiba, Natal, Ciara et Parana-

hiba, qui y correspondent dans le même ordre; Maragnan, avec la ville de Saint-Louis de Maranham, la quatrième du Brésil, dans une île à l'embouchure d'une baie profonde; ensuite, sur les bords du Tocantin et ceux de la partie inférieure du fleuve des Amazones jusqu'aux frontières de la Guyane, l'immense province du Para et le port du même nom, appelé aussi Sainte-Marie-de-Bélem, le cinquième du Brésil; puis, dans l'intérieur, les vastes solitudes de la province de l'Amazone ou Solimous, sur les bords du Haut-Maragnon et du Rio-Négro, son principal affluent de gauche, vers les frontières de l'ancienne Colombie et du Pérou; la non moins vaste région de Matto-Grosso (l'épaisse forêt), sur la rive gauche du Haut-Paraguay et les confins de la Bolivie; enfin, les deux autres provinces les plus remarquables par leurs richesses minérales, celle de Goyaz, au centre même de l'empire, et celle des Minas-Geraes, avec les exploitations les plus productives et les plus variées, entre la province de Bahia au nord et celle de Rio-Janeiro au midi.

La population du Brésil se compose de créoles de race portugaise, auxquels sont venus se joindre beaucoup de Portugais de naissance et d'autres Européens, de Français et d'Anglais, d'Allemands, d'Italiens, surtout dans la province de Rio-Grande du Sud, etc.; puis, d'un nombre encore plus grand de nègres, d'Indiens, de métis, ainsi que d'autres races de sang mêlé. Les noirs, parmi lesquels on compte encore 1,715,000 esclaves, forment principalement la masse. Une partie des Indiens a été convertie au christianisme; mais les tribus que l'on connaît, dans les limites du Brésil, ne sont pas encore toutes entièrement assujetties, et les plus sauvages d'entre elles ont conservé leur indépendance, dans l'intérieur. Le travail des plantations et des mines est encore en majeure partie fondé sur l'esclavage. La traite, malgré la répression qu'elle subit sur les côtes d'Afrique, n'a jamais cessé entièrement sur divers points de l'immense littoral brésilien. L'affranchissement des esclaves est cependant, avec raison, l'une des questions dont on se préoccupe dans cette contrée, et, comme il ne paraît possible de l'opérer sans secousses qu'en ménageant un large moyen de transition, on a proposé de l'accomplir graduellement, en déclarant libres, au fur et à mesure de leur naissance, les enfants à venir engendrés dans cette classe.

Les 10 millions d'habitants du Brésil sont d'ailleurs très-inégalement répartis. Tandis que les provinces les plus vastes, dont chacune a plusieurs fois l'étendue de la France, celles de Matto-Grosso, de l'Amazone et du Para, ne contiennent encore respectivement que 100,000, 70,000 et 320,000 habitants recensés, qu'il y en a tout au plus 420,000 dans celle de Rio-Grande du Sud, 400,000 dans celle de Maragnan et 220,000 dans celle de Goyaz, trois fois plus vaste que la précédente, la province des Minas-Geraes renferme, sur un territoire un peu moindre, 1,450,000 âmes, celle de Bahia en possède 1,400,000, celle de Fernambouc 1,300,000, et celle de Rio-Janeiro, une des plus petites, mais la plus richement cultivée du littoral, aussi 1,400,000.

La province de Rio-Grande du Sud est, nous le répétons, comme les contrées de la Plata, au climat et aux autres conditions physiques desquelles elle participe, un pays de *haciendas* (en portugais *fazendas*) et de troupeaux, dont les pâturages, plus largement exploités, pourraient fournir à l'approvisionnement de l'Europe entière en cuirs, suif et autres produits analogues. Il s'en exporte aussi des viandes séchées et salées. Elle a, de plus, tout ce qu'il faut, excepté des bras, pour devenir le grenier du Brésil, et offrir un vaste champ aux entreprises industrielles. On y a également découvert une mine de houille, près de la ville du Triomphe. La province de Parana, qui communique avec la mer par le port de Paranagua, offre, comme celle de Sainte-Catherine, une variété plus grande en productions tropicales et du midi, telles que riz, maïs, café et sucre, tabac excellent, vanille, coton, plantes médicinales, bois de palissandre et autres, d'ébénisterie et de construction. On y élève aussi des vers à soie, comme dans celle de Parahiba et aux environs de Rio-Janeiro, où une société de sériciculture a été fondée en 1856, et on y recueille beaucoup de maté, comme dans le Matto-Grosso et d'autres parties de l'intérieur du Brésil. D'immenses étendues de terres en friche peuvent être concédées, presque gratuitement, aux colons qui viennent s'y établir, et l'on a récemment entrepris d'y faire un essai de colonisation, sur un espace de près de 50,000 hectares. L'industrie pastorale, que l'on retrouve dans toutes les provinces les moins cultivées, prédomine encore dans celle de San-Paulo, dont l'unique

port est Santos. On commence à y préférer la culture du coton, qui réussit admirablement dans cette partie du Brésil, à celle du café. Ce sont les Paulistes, race entreprenante, hardie et infatigable, issue du mélange d'émigrants portugais avec des Indiennes, qui ont les premiers exploré l'intérieur du Brésil, dans leurs courses aventureuses, et découvert les mines et les terrains aurifères que l'on y exploite, depuis le milieu du dernier siècle, sur une grande échelle, dans la province des Mines générales (*Minas Geraes*), qui offrent, indépendamment des métaux précieux, des diamants, topazes, émeraudes, rubis, améthystes et autres pierres fines qu'elles recèlent, une grande abondance de fer, du plomb, du cuivre et divers autres métaux communs, ainsi que du salpêtre. Un gisement de mercure existe à Paranagua, dans la province de Parana, qui offre, bien qu'à un moindre degré de richesse, la même variété de productions minérales. Dans celle de Saint-Paul, les célèbres mines d'or de Jaragua doivent être mentionnées parmi les plus anciennes du Brésil. Cette contrée est, comme on sait, une de celles qui ont fourni à l'Europe le plus de ce métal précieux. L'exploitation des minerais d'or, aujourd'hui complétement libre au Brésil, de même que l'importation de ce métal, sous toutes les formes, et son exportation en espèces monnayées, a passé en grande partie entre les mains de capitalistes anglais. Dans la province de Matto-Grosso, la première flottille qui, partie de Cuyaba, descendit la rivière de Paraguay, portait, assure-t-on, une valeur de 12,500,000 fr. en poudre d'or, obtenue par un grossier lavage. De nos jours, les sables aurifères de l'intérieur ne donnent plus de résultats comparables à celui-ci; mais il faut observer qu'une très-faible partie seulement des vastes provinces sur lesquelles s'étendent ces sables a pu être explorée. Quant aux diamants, ils viennent surtout du district de Tijuco (Minas-Geraes), duquel on ne retira, dans les vingt premières années de cette exploitation, jusque vers la fin du siècle dernier, pas moins de 144,000 carats (28,350 grammes) de diamants bruts, ainsi que de la province de Bahia. Actuellement, Londres et Paris sont les marchés principaux pour le commerce des diamants du Brésil, que l'on envoie en majeure partie de ces capitales à Amsterdam, pour les y faire tailler.

Sans les distances infranchissables, on pourrait considérer les bois

de construction comme la richesse principale de l'intérieur de cette région. L'exportation, jadis importante, du bois de teinture de Fernambouc, que sa couleur d'un rouge de braise fit appeler bois du Brésil, est aujourd'hui peu de chose, et ce sont les plantations de café et de sucre, de tabac et de coton, qui forment le grand élément de prospérité des provinces maritimes de l'empire. La culture du café qui, à la fin du dernier siècle, n'existait même pas encore dans la province de Rio-Janeiro, y a pris, depuis, un immense développement, et décidé de sa fortune commerciale. La production de cette denrée au Brésil, en 1864, s'élevait à 1,480,000 sacs (103,600,000 kilogrammes), et il s'en exportait antérieurement déjà, d'après les moyennes de la période 1856-1860, pour une valeur annuelle de 160 millions de francs; plus, pour 66 millions de sucre, pour 26 millions de cuirs, pour 18 millions de coton, pour 11 millions de diamants, pour 6 millions de tabac, et pour une somme égale de maté, pour 4 millions de cacao, pour 3 millions d'or en poudre, pour une somme égale de rhum et tafia, ainsi que de gomme élastique, et pour 2 millions de crins et autres matières animales, sans parler des bois de teinture et d'ébénisterie, des baumes et plantes médicinales, du tapioca, etc. Il est à présumer, toutefois, que ces évaluations sont en général bien au-dessous de la réalité. Le café et les métaux précieux, diamants, etc., s'expédient principalement de Rio-Janeiro; ces derniers aussi de Bahia, d'où viennent surtout les sucres et les tabacs; de Fernambouc, ainsi que des autres ports plus rapprochés de l'équateur, on tire également beaucoup de sucres, et, depuis la guerre des États-Unis, aussi de notables quantités de coton; du Para, des cacaos, de la gomme élastique, fournie par les rives de l'Amazone, où les Indiens savaient déjà la couler sur des formes, pour en confectionner des chaussures, longtemps avant que cette industrie se fût développée aux États-Unis, des cuirs secs et des fèves de tonka.

La production totale du sucre, au Brésil, était évaluée, en 1861, à près de 163 ½ millions de kilogrammes. On s'est occupé très-activement, dans les dernières années, d'y étendre la culture du coton, naguère presque abandonnée, comme n'offrant pas aux planteurs une rémunération suffisante. La récolte a été portée ainsi de 28,253 balles, en 1862, à 90,866 en 1864, dans la seule province de Fer-

nambouc, et à plus de 150,000 balles dans celle de Maragnan et les autres provinces voisines, où il est partout d'excellente qualité. Cette culture a été également introduite dans celles de Bahia et de Rio-Janeiro. L'exportation totale de coton du Brésil s'est élevée, en 1864, à plus de 18 millions de kilogrammes, soit une valeur de 72,300,000 fr., presque triple de celle de l'année précédente. L'exportation du café a, au contraire, diminué depuis 1855, année dans laquelle il en partit 2,408,250 sacs du port de Rio-Janeiro seul.

Il ne manque à ce pays, avec l'immense territoire dont il dispose, que des bras pour organiser la production sur une échelle de plus en plus gigantesque. Les Portugais, qui forment la grande majorité des immigrants, et les colons allemands, dont le nombre est allé en diminuant, parce que les conditions du régime social que le maintien de l'esclavage détermine au Brésil leur conviennent généralement peu, ne procurent qu'un renfort insignifiant à l'agriculture de cette contrée. Pétropolis, le principal établissement de ces derniers, non loin de la capitale, n'est qu'une colonie d'artisans languissante. La contrebande des noirs ne se faisant plus que sur une échelle de plus en plus réduite, on a également essayé de l'introduction de travailleurs chinois dans le pays, et cherché, dans les derniers temps, à attirer des émigrants du sud de l'Union américaine. Le grand problème de l'avenir au Brésil, c'est toutefois l'abolition même de l'esclavage.

La colonisation n'a pu naturellement encore se développer avec succès que sur les côtes, à cause de la difficulté des communications avec l'intérieur, en partie couvert de forêts impénétrables, où chaque voyage demande plusieurs mois, et où les transports ne se font en général qu'à dos de mulet. Les vastes contrées qu'il renferme ne se peupleront évidemment qu'après le percement des routes et l'établissement de la navigation à vapeur sur les grands et beaux fleuves qui les parcourent. Pour ce qui concerne celle de l'Amazone, une compagnie, fondée en 1854 et subventionnée depuis par le gouvernement, a été chargée de faire un service bimensuel entre Belem au Para et Manaos, capitale de la province même dite de l'Amazone. En 1856, il s'est formé, à Rio-Janeiro, une autre compagnie, pour le service du littoral maritime et des fleuves, dans les provinces de

Maragnan, de Ciara et de Piauhy. Enfin, le gouvernement brésilien, renonçant à un système d'entraves et d'exclusion jalouse longtemps nuisible à ses propres intérêts, vient aussi d'ouvrir tout le cours de l'Amazone, ainsi que le San-Francisco, aux navires de tous les pays, à dater du 1er septembre 1866; ce qui leur permettra peut-être un jour de pénétrer, directement de l'Atlantique, par cette immense voie fluviale et ses affluents, jusqu'aux marchés intérieurs de la Bolivie, du Pérou et de la Colombie même. La chambre des députés avait déjà voté, en 1865, une loi qui admet les pavillons étrangers à participer aux transports du cabotage, entre les différents ports du Brésil, et approuvé le projet d'établissement d'une nouvelle ligne de navigation à vapeur, pour le service entre New-York, Rio-Janeiro et la Plata. La correspondance suivie de Rio-Janeiro et des autres ports du Brésil est assurée par des services réguliers de lignes étrangères de bateaux à vapeur, dont les principales sont la grande ligne anglaise de Southampton, qui a succédé aux packets à voiles d'Angleterre, et les lignes françaises de Bordeaux et de Marseille, de création plus récente. D'autres lignes, dont le commerce faisait presque seul les frais, comme celles de Liverpool, du Havre, de Hambourg, de Gênes et de Lisbonne, ont peu duré. Cette dernière a, cependant, reparu sous une autre forme, dans l'entreprise anglaise d'une nouvelle ligne de bateaux à hélice sous pavillon portugais, ayant son centre à Lisbonne, où touchent aussi les autres services, et ses points extrêmes à Milford-Haven en Angleterre et à Rio-Janeiro. Le commerce du Brésil a, incontestablement, une grande tendance à se développer vers la Méditerranée, où il trouve un vaste et facile débouché, pour ses produits, dans des pays grands consommateurs, manquant eux-mêmes de colonies pour la plupart. Quant à la marine brésilienne, elle fait encore peu de voyages de long cours et ne déploie une certaine activité que dans les transports côtiers. Il existe aussi déjà, près du littoral, quelques chemins de fer en partie terminés, dans les provinces de Bahia et de Fernambouc comme aux environs de la capitale, et un chemin pour les voitures a été établi entre la province de Rio-Janeiro et celle de Minas-Geraes.

Malgré les difficultés qui l'empêchent de prendre un plus rapide essor, et auxquelles sont venues se joindre les complications actuelles

de la guerre avec le Paraguay, qui lui imposent de lourdes charges, le Brésil est en progrès; la prospérité matérielle y augmente, les villes s'embellissent et l'industrie y débute. Cependant, si l'on excepte les établissements métallurgiques de la province de Minas, dont les fonderies, entre autres, produisaient annuellement aussi, en 1855 déjà, plus de 2,200,000 kilogrammes de fer, et dans laquelle on s'est également occupé de la création d'une manufacture de porcelaine, pour utiliser une terre glaise qui paraît convenir parfaitement à cette fabrication, les grands ports de l'empire possèdent seuls, jusqu'à présent, quelques usines et fabriques dignes de mention. Aussi, le Brésil promet-il de rester longtemps encore un superbe marché pour l'industrie européenne. Deux expositions industrielles ont eu lieu à Rio-Janeiro en 1861 et en 1866.

A Rio-Janeiro comme à Lisbonne, la plupart des opérations de change se font par l'entremise de Londres, de Paris et de Hambourg. La monnaie de compte du pays est le réal-papier brésilien, unité minime, dont la valeur est de beaucoup inférieure à celle du réal portugais, et dont le cours varie grandement, du reste, de 300 à 350 reis du Brésil pour 1 fr., par le change moyen, soit de moins de 3 fr. à tout au plus 3 fr. 33 c. pour 1,000 reis du Brésil. A Bahia, cependant, le cours normal du change sur l'Europe est de 27 deniers anglais pour 1,000 reis sur Londres, et de 355 reis pour 1 fr. sur Paris; à Fernambouc, le change oscille entre 24 et 29 deniers sterling pour 1,000 reis, et varie de même de 335 à 400 reis pour 1 franc. Le cours du *souverain* anglais est fixé par une loi de l'empire à 8,890 reis, valeur pour laquelle cette monnaie est reçue par toutes les administrations publiques. Le change des pièces de 20 fr. est le plus souvent défavorable. L'octave d'or du Brésil y est légalement évalué à 4 milreis. Les pièces d'or effectives sont de 20, 10 et 5 milreis; celles d'argent, de 2,000, 1,000, 500, 200 et 100 reis; celles de cuivre, de 40 et 20 reis. En ce qui concerne les poids et mesures, pour lesquels il suffit de renvoyer à ce que nous avons dit de ceux du Portugal, dont ils ne diffèrent pas, un décret de 1862 y substitue les unités du système métrique décimal français, en en prescrivant l'adoption générale au bout de dix ans.

Pendant qu'en Europe la tendance à l'abaissement des tarifs de

douane se généralise, le Brésil, dominé par des vues fiscales, suit une marche contraire, dont témoigne le nouveau tarif du 3 novembre 1860[1], qui a remplacé celui de 1857. Le droit général à l'importation des marchandises non exemptes ou autrement tarifées est fixé à 30 p. 100 de la valeur. Les boissons fermentées, vins, eaux-de-vie et liqueurs payent 50 p. 100; les chaussures et effets d'habillement, 40 p. 100; les tissus, broderies, dentelles, cuirs et peaux, ainsi que la plupart des métaux, 20 p. 100; les fers et aciers, poteries et verreries, passementeries, livres, animaux vivants, céréales, farines et autres comestibles, les principales matières premières et divers articles manufacturés, 10 p. 100; les graines et semences, l'horlogerie, la bijouterie, etc., 5 p. 100. Ces droits se règlent d'après la valeur facturée des marchandises, ou d'après un tarif d'évaluation assez arbitraire, qui en établit la conversion en droits spécifiques. De plus, la majeure partie de l'importation est frappée de droits additionnels. Les vins non mousseux, les spiritueux et les huiles ont même à payer une surtaxe de 50 p. 100, lorsqu'ils arrivent en bouteilles, et de 20 p. 100, lorsqu'ils sont en dames-jeannes. Les exemptions concernent presque exclusivement les effets à l'usage des voyageurs et des immigrants. A la sortie, il y a un droit de 15 p. 100 sur le bois de Brésil, de $1/2$ p. 100 sur les diamants, de 1 p. 100 sur l'or en lingots, de 2 p. 100 sur les métaux précieux en général, sous toute autre forme, sauf l'exemption déjà mentionnée pour les espèces, ainsi que sur la poudre indigène, et de 5 p. 100 sur tous les autres articles, à l'exception de ceux sur lesquels il a déjà été perçu des droits à l'entrée pour la consommation. Tous les navires qui viennent avec une cargaison des ports étrangers, ou sortent chargés des ports brésiliens, sont soumis à un droit d'ancrage de 300 reis par tonne, avec un rabais de 50 à 100 reis en faveur de ceux qui effectuent l'un ou l'autre de ces deux mouvements sur lest. Les navires entrant et sortant sur lest se trouvent complétement affranchis de ce droit. Les ports de douane sont: Rio-Janeiro, Bahia et Fernambouc, Rio-Grande du Sud, Para et Maragnan, Santos, Parahiba et Leara, Portalègre, Paranagua, Uruguyana et Alagoas, Sainte-Catherine, Aracaju, Albu-

1. Traduit aux *Annales*, Brésil, L. C., n° 15.

querque (sur le Paraguay), Paranahiba et Rio-Grande du Nord. Rio-Janeiro est la seule place qui jouisse du bénéfice de l'entrepôt et du transit d'une manière générale et sans restrictions. Le droit d'entrepôt du Para est limité au mouvement de marchandises entre le Brésil et les autres États riverains de l'Amazone et de ses affluents navigables[1].

Les chiffres suivants peuvent donner une idée de l'importance générale et des progrès du commerce extérieur de ce vaste empire :

	Importations.	Exportations.
	Millions de francs.	
Exercice 1846-1847	167	157
— 1848-1849	155	169
— 1849-1850	177	165
— 1850-1851	170	168
— 1851-1852	180	172
— 1859-1860	372	376 [2]
— 1860-1861	398	424 [2]
— 1863-1864	410	431 [2]
— 1864-1865	438	470 [2]

Le mouvement d'entrepôt et de réexportation, dont le chiffre variait, il y a une quinzaine d'années, de 8 à 9 millions de francs par an, paraît avoir diminué plutôt qu'augmenté, par suite de l'extension donnée aux services de navigation à vapeur sur tout le littoral de l'Amérique du Sud, car on ne l'évaluait pas, en 1863, à plus de 5,263,000 fr.

Le port d'importation principal est celui de Rio-Janeiro, qui fournit également près des deux tiers à l'exportation du Brésil. Nous avons déjà indiqué plus haut le rang des autres ports entre lesquels se partage le reste du commerce de cette contrée.

Les pays qui fournissent le plus au Brésil sont, en suivant l'ordre d'importance, la Grande-Bretagne et la France, les ports de la Plata, les États-Unis, le Portugal, l'Allemagne, etc.; ceux qui en tirent le plus de produits, aussi la Grande-Bretagne et la France, puis les États-Unis, qui y achètent surtout beaucoup de café, le Portugal, la Plata, les villes anséatiques, etc. Observons, toutefois, qu'une grande partie des envois de l'Allemagne et la totalité de ceux de la Suisse en

1. Voir O. Hübner, *Recueil des tarifs*, p. 95 à 129.
2. Conversion à raison de 300 reis pour 1 franc.

articles manufacturés, à la destination du Brésil, passent en transit par la France, et se trouvent ainsi compris dans le mouvement général de notre propre commerce avec cet empire.

Le commerce de l'Angleterre avec le Brésil, sur le marché duquel elle tient encore la première place, par l'importance de ses achats plus encore que par celle de ses ventes, a plus que doublé en dix ans, et atteint, en 1864, son maximum avec un chiffre de 342 millions de francs, qui, l'année suivante, est redescendu toutefois à un peu moins de 322 millions, sommes ne représentant l'une et l'autre que la valeur des marchandises échangées. Celle des produits britanniques en particulier cependant, ayant subi une assez forte diminution après 1857, ne revint à atteindre et dépasser le chiffre d'exportation de cette année qu'en 1864; mais, bien que le débouché du Brésil se soit, dans les dernières années, élargi pour notre propre industrie, dans une plus forte mesure que pour celle d'outre-Manche, celle-ci n'en maintient pas moins sa prépondérance dans l'approvisionnement de cette contrée, en cotonnades et métaux principalement.

COMMERCE DU ROYAUME-UNI AVEC LE BRÉSIL.

	1863.	1864.	1865.
	Liv. sterl.	Liv. sterl.	Liv. sterl.
Marchandises.			
Importations	4,491,000	7,021,121	6,797,241
Exportations	4,082,641	6,369,359	5,771,024
Dont en produits du Royaume-Uni	3,964,261	6,249,260	5,654,920
Transbordements à l'entrée	49,455	111,342	47,874
Transbordements à la sortie	113,996	181,919	256,343
Espèces et métaux précieux.			
Entrée	162,384	250,924	416,854
Sortie	1,731,037	1,069,650	1,376,671

Les envois du Brésil comprenaient, en 1863 pour 98,503, en 1864 pour 69,928, et en 1865 pour 77,305 liv. st. d'argent. La Grande-Bretagne a tiré du Brésil, en 1865, pour 4,373,811 liv. st. de coton (à peu près autant en 1864 et seulement pour 690,100 en 1861), pour 1,017,185 de sucre brut (1,237,990 en 1862), 412,723 de peaux brutes, 345,822 de caoutchouc, 310,615 de café, 63,934 de suif, 42,498 d'os de bétail (63,389 en 1863), 24,287 d'ipécacuanha, du baume de copahu, du cacao, des crins, des cornes et sabots, de

l'antimoine, de l'huile de palme, du bois de rose, du tapioca, du tabac, de la laine, etc., mais en petites quantités.

Elle y a envoyé, de son côté, pour 2,834,069 liv. st. de cotonnades (3,932,181 en 1864), 461,414 de lainages, 396,631 de tissus de lin, 253,877 de quincaillerie et de coutellerie, 240,245 de fers, 161,310 de cuirs préparés et ouvrés, 141,474 d'effets d'habillement et de merceries, 131,766 de charbon de terre, 115,735 de beurre, 95,063 de bière, 87,542 de poteries, 74,325 de machines, 60,640 de cuivre brut et ouvré, 43,848 de poudre, 33,818 de plomb à tirer, 21,998 de verreries, etc.; plus, du thé, du riz, du fromage, et quelques autres marchandises sortant de ses entrepôts.

Le traité qui a réglé les rapports du commerce et de la navigation britanniques au Brésil, remonte au 17 août 1827. Conclu pour 15 ans, avec la clause de tacite réconduction, il n'a pas été dénoncé, malgré les différends qui se sont élevés, à plusieurs reprises, entre les deux pays, mais se trouvent maintenant aplanis.

Notre commerce propre avec le Brésil a quintuplé pour le moins depuis 1847, et, comme celui de l'Angleterre avec le même pays, atteint son chiffre le plus élevé en 1864. L'exportation des produits français sur ce marché s'est élevée graduellement, dans le même intervalle, de 17 $^1/_2$ à 82 millions, et les progrès du transit à la même destination, par la voie de nos ports, n'ont pas été moins rapides.

Voici le résumé général de nos opérations avec le Brésil, pendant les dernières années :

	Commerce général.			Commerce spécial.		
	1863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Importations. .	84,575,000	85,877,000	96,148,000	57,667,000	58,720,000	51,607,000
Exportations. .	81,711,000	129,220,000	118,871,000	58,321,000	82,025,000	74,753,000
Totaux . . .	166,286,000	215,097,000	215,019,000	115,988,000	140,745,000	126,360,000

A ce mouvement de marchandises, celui des espèces et métaux précieux ajoute, pour les envois de la part du Brésil, 619,000 fr. en 1863, 2,325,000 en 1864, et 3,190,000 en 1865; pour ceux de notre part, 2,366,000 et 260,000 fr. pour les deux premières années, tant en or qu'en argent. A la sortie de France, le chiffre de l'exportation de 1863, qui exprime de l'or, comprenait toutefois un envoi de 1,388,000 fr. de simple transit.

Les importations du Brésil en France ont atteint, en 1865, 61,418,000 fr. pour les cafés, 10,405,000 pour les peaux brutes, 8,422,000 pour les cotons en laine, 5,279,000 pour le sucre, 4,690,000 pour le cacao, 1,215,000 pour les bois, 1,166,000 pour le caoutchouc, 854,000 pour les crins et 804,000 pour les laines. A peine un tiers du café a été absorbé par la consommation française. Nous tirons, en outre, de cette contrée des cornes de bétail, des graisses et des plumes de parure, des fécules telles que le tapioca, du cristal de roche, des cendres et regrets d'orfèvre, quelques filaments analogues au chanvre, des noix de coco, du tabac, etc., avec de la bijouterie d'or, pour la réexportation. Ces chargements nous arrivent surtout de Rio-Janeiro, en bien moindre partie des autres ports, tels que Bahia, Fernambouc, Rio-Grande du Sud et le Para. Ceux de Maragnan et de Santos n'ont fait, en 1865, que recevoir de nos produits, sans rien nous fournir de leur côté.

Parmi les articles français que nous avons envoyés la même année au Brésil, il faut mentionner les effets d'habillement et de lingerie pour 13,341,000 fr., les soieries pour 6,388,000 (7,856,000 en 1864), les lainages pour 7,181,000 (9,788,000), les cotonnades pour 3,476,000 (6,370,000), les tissus de lin et de chanvre pour 1,187,000, les vins pour 8,345,000, les ouvrages en peau ou en cuir pour 5,994,000 (6,843,000), la mercerie pour 5,379,000, le beurre salé pour 4,966,000, le papier, les livres et les gravures pour 1,790,000, les peaux préparées pour 1,787,000, la parfumerie pour 1,416,000, les modes pour 1,220,000, les chapeaux de feutre pour 1,104,000, la bijouterie française pour 1,060,000, les médicaments pour 1,062,000, les outils et ouvrages en métaux pour 845,000, nos poteries, verreries et cristaux pour 699,000, nos meubles pour 608,000, nos instruments de musique pour 513,000, etc. Nous ne mentionnerons pas une multitude de produits secondaires, qui complètent, avec une masse d'articles de manufacture étrangère, transitant par la France, l'assortiment de nos envois au Brésil. On a pu voir, par la comparaison avec les chiffres de l'année précédente, sur lesquels de nos propres articles porte principalement la diminution générale constatée en 1865. La majeure partie des soieries et des cotonnades, de la toile, des ouvrages en métaux, des machines et de la farine de fro-

ment, presque toute la bijouterie et l'horlogerie, les armes, le fromage et près de la moitié des étoffes de laine, dirigés de nos ports sur ceux du Brésil, sont originaires de l'Allemagne et de la Suisse, de la Belgique et de la Hollande. Cependant, une part prédominante dans les bénéfices du fret de cette intercourse, à l'aller comme au retour, revient à notre pavillon.

La France a le privilége de pourvoir à tous les besoins de luxe des habitants de la classe riche au Brésil, où la langue et les habitudes françaises sont plus répandues que dans aucune autre partie de l'Amérique, et où presque tout le commerce de détail, répondant à ces besoins, se trouve entre les mains de nos nationaux. Ils y sont protégés par trois consulats (à Rio-Janeiro, Bahia et Fernambouc), desquels relèvent quinze autres agences consulaires, dans les villes et ports de moindre importance.

Nous avons précédé l'Angleterre dans la conclusion d'un traité de commerce et de navigation avec le Brésil, sur la base du traitement de la nation la plus favorisée, pour le droit de tonnage et les autres droits affectant le corps du bâtiment, comme pour ceux qui atteignent la cargaison, mais sans préjudice de quelques faveurs particulières accordées au Portugal dans son ancienne colonie. Les stipulations de ce traité, qui est du 8 janvier 1826, devaient expirer le 2 octobre 1832; mais, en fait, la France a continué à en jouir sans restrictions jusqu'à l'époque (1839) où les vins ont été surtaxés au Brésil.

Nous n'avons pas moins maintenu, en faveur du pavillon brésilien, l'exemption du droit de tonnage et de la surtaxe de navigation, pour l'importation directe des produits du Brésil dans nos ports. En raison de ces immunités, les navires français ne doivent acquitter, d'après un décret du 20 juillet 1844, dans les ports brésiliens, que les droits applicables aux navires nationaux. Les droits différentiels sur les cargaisons des navires étrangers ont, du reste, été supprimés par acte du 4 mai 1849[1].

1. Voir, pour ce régime, *Annales*, FRANCE, L. C., n° 45, p. 6 et 7.

Guyane et Antilles néerlandaises.

Les Hollandais qui, autrefois, profitant des revers du Portugal, écrasé par l'Espagne de Philippe II, étaient parvenus à se rendre maîtres d'une grande partie du Brésil, n'ont conservé de leurs anciennes possessions de la Guyane, au nord de cet empire, que la partie orientale ou colonie de Surinam, les trois établissements qu'ils avaient formés dans la partie orientale ayant passé, en 1808, sous la domination britannique (voir plus haut, p. 31). Ils possèdent, en outre, dans la mer des Antilles, les petites îles de Curaçao, d'Aruba et de Bon-Air, au nord du Vénézuéla, ainsi que celles de Saint-Eustache et de Saba, au nord-ouest de la Guadeloupe et de Saint-Christophe; enfin, la partie méridionale de l'île de Saint-Martin, dont nous occupons le reste.

La colonie de Surinam, séparée de la Guyane française par la rivière de Maroni, et de la Guyane anglaise par le Correntin, doit son nom au fleuve de Surinam, qui la traverse par le milieu, et sur la rive gauche duquel s'élève, non loin de son embouchure, Paramaribo, le chef-lieu du pays. Elle ne comprend, sur une étendue de 15,300,000 hectares, qu'une population de 55,000 à tout au plus 60,000 âmes, nègres pour la plupart, dont plus de 35,500 étaient encore esclaves en 1862. Quant aux Antilles hollandaises, ne couvrant qu'un espace d'environ 102,000 hectares, elles renferment 33,000 habitants (soit 22,434 hommes libres et 10,447 esclaves, à la fin de 1861), dont plus de la moitié (19,322) appartiennent à l'île de Curaçao. La race blanche, dans ces diverses colonies, ne compte pas en totalité plus de 4,000 âmes.

Les cultures n'occupent, dans la Guyane hollandaise, qu'un peu plus du quart des terres cultivables. Le reste du pays consiste en forêts vierges ou en terrains abandonnés. Le temps de grande prospérité de la colonie de Surinam fut le dix-huitième siècle; ses fondateurs y avaient créé, à force de patience, d'activité et de bonne économie, les plantations les plus renommées de café et de sucre. On y cultivait, en outre, le coton, le tabac, l'indigo et le cacao. La valeur de ses exportations, en majeure partie dirigées sur Amsterdam, s'élevait alors, année moyenne, à près de 8 millions de florins,

sans compter les chargements considérables que la contrebande faisait passer dans les provinces anglaises de l'Amérique du Nord. Experts dans l'art des constructions hydrauliques, les Hollandais avaient trouvé moyen d'assainir et de vivifier le pays par l'endiguement des fleuves, la canalisation des eaux et le desséchement des marais, et une des particularités de cet établissement, c'est que tous les planteurs y résidaient et dirigeaient eux-mêmes leurs exploitations.

A la fin de 1848, la colonie de Surinam comptait encore 284 plantations; mais, dans la suite, elle eut beaucoup à souffrir de la difficulté de retenir les esclaves, en présence du fait accompli de l'émancipation des noirs dans la Trinité et les autres Antilles. Aussi ne comptait-on plus, au commencement de 1861, d'après un rapport officiel, que 86 plantations de canne, 33 de café et de cacao et 14 de coton; l'étendue des terres cultivées s'était-elle réduite à 40,346 acres (2,321 de moins que l'année précédente) et la production à 32,642,000 kilogrammes pour le sucre, 147,500 pour le café, 566,000 pour le cacao et 360,000 pour le coton. La première de ces récoltes présentait une diminution de 1,388,000 kilogrammes, et la culture du café était menacée d'abandon, comme celle du coton. C'étaient principalement les filatures de Manchester qui achetaient ce dernier, plus fin et plus soyeux que celui des États-Unis, mais peu connu dans le commerce.

Quant aux Antilles néerlandaises, petites et en partie même stériles, elles sont néanmoins cultivées avec soin et produisent généralement du sucre. A Saint-Martin, on exploite aussi d'abondantes salines, ainsi qu'à Curaçao, où l'aloès et le nopal, auquel s'attache la cochenille, forment, en outre, l'objet de cultures considérables. Cette île et Saint-Eustache étaient jadis de riches entrepôts et les foyers d'une contrebande extrêmement active avec la Terre ferme, Saint-Domingue et le reste de l'archipel.

L'émancipation des noirs, préparée de longue main, dans ces établissements hollandais, y fut décidée en 1863. On déclara libres tous les esclaves, à partir du 1er juillet de cette année, moyennant un système d'apprentissage et une indemnité à payer aux propriétaires, sur une moitié des salaires dus pour le travail des plantations, retenue

à cet effet par le gouvernement colonial. Cependant, bien que l'on vît aussi des nègres émancipés s'appliquer très-laborieusement à la culture de terres, demandées et obtenues par eux en fermage, le refus de travail a été, sur beaucoup de plantations, une des conséquences de l'affranchissement, et, comme les démarches tentées, en vue d'attirer l'immigration de travailleurs libres, restaient presque infructueuses, le gouvernement néerlandais s'occupa de remédier au manque de bras par un arrangement avec les États-Unis, qui l'autorise à enrôler, dans certaines conditions, des noirs libres de l'Amérique du Nord pour la colonie de Surinam.

Voici quel a été le mouvement commercial de celle-ci, pendant la période écoulée de 1857 à 1861 :

	Importation générale.	Exportation générale.
	Valeurs en florins de Hollande.	
1857	2,992,000	5,559,000
1858	3,492,000	3,374,000
1859	2,888,000	3,343,000
1860	3,057,000	4,524,000
1861	3,277,000	3,489,000

Les exportations consistent en sucre, mélasse, coton, café, rhum, bois, arrow-root et cigares. La majeure partie de ce commerce se fait avec la métropole; cependant les États-Unis, auxquels Surinam fournit surtout du sucre et de la mélasse, et d'autres pays y participent également[1]. Celui des îles hollandaises est moins considérable.

Voici quel a été, pour les années suivantes, le commerce général des Pays-Bas avec ces possessions d'outre-mer :

	A l'importation de		A l'exportation pour	
	Surinam.	Curaçao.	Surinam.	Curaçao.
	Florins.	Florins.	Florins.	Florins.
1861	3,613,215	204,858	1,641,155	334,650
1862	3,027,352	209,802	1,602,643	418,757
1863	2,820,490	333,009	5,225,982	581,983
1864	1,276,107	422,327	1,968,546	472,994
1865	1,245,030	384,328	2,030,843	442,312

L'Angleterre n'entretient directement des relations qu'avec les Antilles néerlandaises, dont elle ne tire, du reste, qu'un peu de racine

1. Voir *Annales*, INDES OCCIDENTALES NÉERLANDAISES, F. C., nos 1 à 4.

de libidibi, de fustet et de bois de teinture, de coton, etc., le tout estimé seulement à la bagatelle de 14,724 liv. st. en 1863, 14,665 en 1864, et 11,825 en 1865, chiffres plus considérables, toutefois, que ne l'étaient ceux des années antérieures.

Comme débouché, ces petites colonies ont plus d'importance pour la Grande-Bretagne, qui y a expédié, en 1863, pour 83,881 liv. st., en 1864, pour 128,742, et, en 1865, pour 93,887 de produits, presque en totalité d'origine britannique, les entrepôts n'y ayant contribué que pour les valeurs minimes de 564, 2,295 et 1,393 liv. st., dans les dites années. Ces envois, qui avaient doublé en 1863, et triplé en 1864, comprenaient, l'année suivante, pour 54,700 liv. st. de cotonnades (79,926 en 1864), 20,121 de toile de lin, quelques lainages, poteries, objets de quincaillerie et de coutellerie, armes, etc.

Nous avons des agences consulaires dans l'île de Curaçao et à Paramaribo, bien que le pavillon français ne se montre pas souvent dans ce dernier port, et que nos opérations directes avec les colonies néerlandaises des Indes occidentales concernent presque exclusivement les îles. Elles sont d'ailleurs insignifiantes, comme on va le voir :

	Commerce général.			Commerce spécial.		
	1863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Importations.	»	3,000	137,000	81,000	42,000	116,000
Exportations.	138,000	209,000	154,000	124,000	186,000	142,000
Totaux . .	138,000	212,000	291,000	205,000	228,000	258,000

Nous n'avons effectivement échangé, en 1865, qu'avec l'île de Curaçao une cargaison formée d'huile d'olive, de peaux préparées, de vins et de quelques autres articles, français pour la plupart, contre du café, des bois et quelques teintures.

Les poids, mesures et monnaies officiels sont ceux de la Hollande, correspondant, au florin de 2 fr. 12 c. près, à notre système métrique. Les ports de Curaçao et de Saint-Eustache jouissent du bénéfice de la franchise depuis 1827. La colonie de Surinam est également ouverte à la navigation et au commerce de toutes les nations, depuis le 1er mai 1848. Le tarif des droits d'entrée et de sortie que la douane y perçoit, a été publié à la même date. Il est basé sur le principe des droits différentiels pour les navires étrangers, soumis au double des

droits imposés aux bâtiments néerlandais, sauf le cas d'assimilation des pavillons au traitement national par réciprocité[1].

Nous nous bornons à mentionner, en passant, la petite île de Saint-Barthélemy, à l'est de Saint-Martin, cédée par la France à la Suède en 1784. Gustavia, avec un port franc, en est le chef-lieu. Son agriculture est assez florissante; mais son activité commerciale, favorisée à l'époque des guerres maritimes par la neutralité du port, ouvert à toutes les nations, s'est évanouie avec le rétablissement de la paix. On n'y compte plus que 2,800 habitants.

Antilles danoises.

Ces îles, au nombre de trois, Saint-Thomas, Saint-Jean et Sainte-Croix, mais surtout la première, ont aujourd'hui beaucoup plus d'importance, au point de vue du commerce et de la navigation. Elles sont situées à l'est de Porto-Rico, et leur population totale n'atteint pas 40,000 âmes, sur un espace de 31,000 hectares. C'est en 1832 que le gouvernement danois eut l'heureuse idée de mettre à profit l'excellente position qu'elles occupent entre les grandes et les petites Antilles, sur une des routes les plus fréquentées de ces parages, en déclarant Saint-Thomas port franc. Cette île, anciennement déjà un foyer de contrebande avec l'Amérique espagnole, et maintenant une des stations principales de la navigation à vapeur anglaise dans la mer des Antilles, est redevenue ainsi un entrepôt libre et une grande place de rassortiment, qui n'approvisionne pas seulement Porto-Rico et les petites îles voisines, mais aussi la partie espagnole de Saint-Domingue, une partie de Cuba, Curaçao et quelques ports de la Côte ferme, de la plupart des marchandises européennes qu'on y consomme. Indépendamment des lignes anglaises, la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie de navigation à vapeur qui fait le service des malles entre les États-Unis et le Brésil, ont aussi choisi Saint-Thomas pour station centrale des lignes établies par la première entre Saint-Nazaire, la Havane et le Mexique, et par la seconde entre New-York, le Para, Fernambouc, Bahia et Rio-Janeiro.

La consommation propre de Saint-Thomas est insignifiante et sa

1. Voir au *Recueil des tarifs* d'O. Hübner, p. 388.

production à peu près nulle, la culture de la canne à sucre y étant abandonnée depuis l'émancipation des noirs. L'île de Sainte-Croix, ancienne possession française, la plus grande et la plus peuplée des trois, est, au contraire, une des plus fertiles et des mieux cultivées des petites Antilles. En 1850, plus de 20,000 acres y étaient affectées à la canne. On y fabriquait alors, dans les bonnes années, jusqu'à 20 millions de livres de sucre et de 4 à 5 millions de pots (de 0 ^{litre},966) de rhum, d'excellente qualité l'un et l'autre. Ces produits trouvent leur débit principalement au Danemark, aux États-Unis et en Angleterre[1]. Un fonds spécial a été créé pour faciliter l'immigration de travailleurs étrangers dans cette île.

Une réforme avait déjà été opérée, dans le régime commercial des Antilles danoises, par une loi du 30 juin 1850; trois nouvelles lois, promulguées le 16 avril 1862, n'ont que peu modifié cette législation, tout en la simplifiant. Elles établissent des droits de navigation et d'importation modiques, ces derniers n'étant à Saint-Thomas que de 1 $^1/_4$ ou $^1/_2$ p. 100 de la valeur des marchandises, avec de nombreuses exemptions, et ne laissent subsister, à la sortie de cette île, qu'un droit à la valeur de 5 p. 100 sur le sucre et de 1 $^1/_2$ cents par gallon sur le rhum. A Sainte-Croix, les droits sont plus élevés. Les poids et mesures en usage dans les îles danoises sont le quintal de 100 livres = 49 $^{kil.}$,821, la livre de 498 grammes, le gallon anglais de 4 ^{litres},543, et le tonneau de grains de 139 litres; la monnaie, le dollar ou thaler des Indes occidentales de 100 cents, évalué par la douane à 5 francs[2].

La valeur des importations des pays d'Europe et des États-Unis, à Saint-Thomas, l'emporte naturellement de beaucoup sur celle des exportations ou plutôt réexportations de cette île pour les mêmes contrées, dont les navires trouvent plus avantageux de prendre leurs chargements de retour sur les lieux de production mêmes que de main tierce.

Il est difficile d'évaluer exactement le chiffre des affaires d'un entrepôt tel que Saint-Thomas; mais on sait qu'il est très-considérable.

---

1. *Annales*, DANEMARK, F. C., n° 13, p. 15 à 18.

2. Voir, pour les textes, le recueil des *Annales*, ANTILLES DANOISES, L. C., n° 1, et Hübner, p. 166.

Un rapport consulaire estime la valeur totale des importations, du 1er avril 1864 au 31 mars 1865, à 7,048,672 dollars[1]. C'est aux États-Unis que revient la plus large part dans le mouvement commercial et maritime de cette île; l'Angleterre et la France viennent ensuite, puis, en nous bornant à la mention des pays d'Europe, le Danemark, les villes Anséatiques, la Hollande et la Suède, Gênes et l'Espagne.

Les échanges du Royaume-Uni avec les Antilles danoises sont assez considérables, bien que ses achats directs à Saint-Thomas soient tombés fort au-dessous du chiffre de 379,204 liv. st. qu'ils avaient atteint en 1861, et qui se réduisit, en 1862, à moins du cinquième de cette valeur.

Voici le résumé général du mouvement pour les trois années suivantes :

	Importations.	Exportations.	Dont en produits britanniques.
	Liv. sterl.	Liv. sterl.	Liv. sterl.
1863.	160,352	731,653	710,516
1864.	121,139	763,284	746,770
1865.	143,876	701,594	688,855

L'importation proprement dite, à laquelle viennent s'ajouter les marchandises envoyées de Saint-Thomas en Angleterre pour y être transbordées, envois dont on estimait la valeur à 34,760 liv. st. en 1863, à 14,582 en 1864, et à 15,673 en 1865, comprenait, en cette dernière année, pour 51,975 liv. st. de coton, 33,294 de perles, des pierres fines, du quinquina et de la cochenille, dont l'Angleterre n'acheta pas, en 1861, pour une valeur de moins de 134,556 liv. st. à Saint-Thomas, des chapeaux de Panama et de l'indigo, du platine, quelques pelleteries, un peu de sucre et de tabac, de la racine de jalap, de l'huile de térébenthine, etc.

Parmi les exportations britanniques figurent, en première ligne, les cotonnades pour 277,058 liv. st. (437,806 en 1861) et les tissus de lin pour 195,921; puis, comme accessoires, la houille, la quincaillerie et la coutellerie, les fers, les effets d'habillement et la mercerie, peu de lainages, divers autres articles de manufacture, de la bière, et quelques denrées d'entrepôt.

1. *Archives commerciales* de *Prusse*, année 1866, t. II, p. 336.

Observons toutefois que le commerce de la Grande-Bretagne avec Saint-Thomas avait atteint des chiffres plus élevés à l'importation (de 9 $^{1}/_{2}$ millions de francs) en 1861 et à l'exportation (de 19,200,000 fr.) en 1862.

Nos opérations directes avec cette île ont également décliné depuis cette dernière année, où elles avaient dépassé 10 $^{1}/_{2}$ millions de francs. Voici les chiffres de la période suivante :

	Commerce général.			Commerce spécial.		
	1863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Importations.	87,000	142,000	478,000	148,000	386,000	563,000
Exportations.	9,610,000	8,221,000	6,579,000	8,342,000	7,105,000	5,939,000
Totaux . .	9,697,000	8,363,000	7,057,000	8,490,000	7,491,000	6,502,000

Nous avons expédié à Saint-Thomas, en 1865, pour 1,738,000 fr. d'effets d'habillement, 802,000 d'ouvrages en peau et en cuir, 443,000 de bimbeloterie, mercerie et boutons, 370,000 de soieries, 341,000 de vins et 276,000 de lainages français, avec des cotonnades, de la parfumerie, des médicaments, du papier, des livres et des gravures, des outils et ouvrages en métaux, des poteries et verreries, des peaux préparées, des tissus de lin et de chanvre, du poisson mariné, des chapeaux de paille, des sirops, confitures et bonbons, du beurre salé, des chapeaux de feutre, des fruits de table, des eaux-de-vie et liqueurs, de l'huile d'olive, en majeure partie d'origine étrangère, etc. Nous n'avons pris en retour, dans cet entrepôt, que pour 228,000 fr. de cochenille et 115,000 de bois à construire, ainsi que des bois de teinture, de l'écorce de quinquina, un peu de coton, de café, etc.

Dans les échanges de Saint-Thomas avec les colonies anglaises et françaises, non compris dans les relevés ci-dessus, les rapports de voisinage entretiennent une activité non moindre[1].

---

1. Pour ne point laisser de lacune dans l'exposé des relations avec les établissements danois en Amérique, nous nous reportons ici, pour un moment, à ce qui a déjà été dit (p. 180) de ceux du Groënland. Les colonies que le Danemark a fondées sur les côtes peu hospitalières de cette région arctique, n'ont d'intérêt commercial que pour leur métropole, et ne rendent service à la navigation qu'en ce qu'elles contribuent au ravitaillement des baleiniers. Ceux de la Grande-Bretagne avaient rapporté des parages du Groënland et du détroit de Davis, en 1856, un

Antilles espagnoles.

De son immense domination dans les deux Amériques, l'Espagne n'a conservé que les deux îles de Cuba et de Porto-Rico, situées l'une à l'ouest, l'autre à l'est de Saint-Domingue. La première comprend environ 9,772,000 hectares avec 1,450,000 habitants; la seconde, à laquelle se rattache, vers l'est, le petit groupe des îles Vierges, dont les principales, toutefois, que nous venons de passer en revue, appartiennent au Danemark, environ 971,000 hectares avec 380,000 habitants. Toutes les deux prises ensemble, bien qu'elles représentent, en superficie, plus d'un cinquième de la France actuelle, n'atteignent cependant pas à la centième partie de l'étendue du territoire perdu par la métropole. Mais, par une singulière compensation, comme l'a très-bien fait observer M. Ch. Dupin, les malheurs de l'Espagne dans les deux mondes, l'invasion de la péninsule par les armées françaises de 1808 à 1814 d'abord, puis la révolution qui s'étendit sur le continent du Nouveau Monde depuis le Mexique jusqu'à Buenos-Ayres, se sont réunis pour décider la fortune de Cuba, en y poussant nombre de réfugiés et y faisant affluer les capitaux sauvés de ces deux naufrages.

Cuba, aujourd'hui la plus opulente comme aussi la plus étendue et la plus peuplée des grandes Antilles, figure, dans la partie orientale du golfe du Mexique, une espèce de croissant allongé, qui présente un développement d'environ 300 lieues. Comme elle touche presque au cercle tropical, son climat est, relativement, un des plus tempérés de l'archipel. Au point le plus septentrional de ses côtes, s'élève la grande et belle cité de la Havane, qui en est la capitale. Saint-Jean de Porto-Rico est celle de l'île de ce nom.

produit total d'une valeur de 279,000 liv. st., provenant de leur pêche; mais, depuis lors, ce produit n'a fait que se réduire d'année en année; il était tombé au-dessous de 2 millions de francs par an, de 1863 à 1864, et c'est pour la première fois depuis longtemps qu'on l'a vu remonter, l'année suivante, à 133,872 liv. st. (3,347,000 fr.), comprenant pour 98,035 liv. st. de graisse et d'huile de poisson, 19,548 de fanons de baleine, et 16,182 de peaux de phoque. Quant aux armements français pour la pêche de la baleine, ils ont entièrement cessé, et ce sont les Américains du Nord qui tendent, de plus en plus, à monopoliser dans leurs mains cette pêche.

Les blancs sont, dans les Antilles espagnoles, plus nombreux que les noirs. Cependant, c'est sur les bras de ces derniers que se fonde principalement le travail des plantations, et l'on compte encore dans l'île de Cuba seulement environ 400,000 nègres esclaves. Il faut ajouter un certain nombre, bien moins considérable toutefois, de mulâtres et de noirs affranchis. Parmi les blancs dominent les créoles; les Espagnols natifs d'Europe ne forment qu'une petite minorité; mais celle-ci n'en joue pas moins un rôle important dans l'économie intérieure de ces possessions coloniales, les Catalans surtout, et aussi les Asturiens. Malgré la répression de la traite, qui n'a toutefois jamais entièrement cessé, le nombre des esclaves est allé en augmentant, à Cuba, jusqu'à 1850; mais, depuis cette époque, il est resté stationnaire, soit parce que l'introduction de nègres d'Afrique est devenue de plus en plus difficile, soit parce que la traite a toujours introduit beaucoup plus d'hommes que de femmes, ce qui arrête la reproduction. En présence de ce fait, les planteurs de Cuba se sont efforcés de recruter des bras par des engagements de colons libres des Açores et de la Chine; mais la faiblesse de ces renforts ne répond nullement à ce qu'il faudrait pour activer le grand développement dont les ressources multiples de ces deux superbes îles sont encore susceptibles; car, avec la fertilité de leur sol, Cuba pourrait aisément nourrir six fois plus d'habitants qu'elle n'en compte aujourd'hui, et Porto-Rico, certainement aussi un million d'hommes. L'agriculture est la principale richesse de Cuba, dont on estimait les récoltes, dès 1849, annuellement à une valeur totale de plus de 335 millions de francs. Elles consistent notamment en sucre et en tabac, puis en café, mélasse, rhum et tafia, cacao et coton. La culture du riz et du maïs, comme celle de l'oranger et des ananas, y est aussi très-productive. Le sol s'y prête admirablement au jardinage. Les forêts abondent encore en bois précieux, pour les grandes constructions et pour l'ébénisterie, sans parler du bois jaune et du latanier, espèce de palmier. Dans l'île de Porto-Rico, les cultures et les ressources forestières sont les mêmes, mais dans un état d'exploitation beaucoup moins avancé. L'île de Cuba renferme, en outre, de riches mines de cuivre, exploitées depuis 1830 principalement par des entrepreneurs anglais. On y a également découvert des mines de houille. Enfin, il existe

sur les rochers isolés de la côte, appelés *cayes* ou *jardinillos*, des quantités considérables de guano. Ces couches, affermées à une maison américaine, offrent un engrais puissant, inférieur seulement au guano du Pérou, et qui se vend surtout aux États-Unis. Cette île est de toutes les colonies celle qui produit le plus de sucre, comme il résulte de l'état ci-après, qui donne un aperçu comparatif de la production des sucres de canne de toute provenance et de toute sorte, pendant deux années consécutives :

	1862-1863.	1863-1864.
	Millions de kilogrammes.	
Antilles espagnoles { Cuba	480	440
Antilles espagnoles { Porto-Rico	55	50
Indes occidentales anglaises	170	160
Maurice	158	125
Java	125	110
Brésil	102	100
Colonies françaises	120	90
Indes occidentales néerlandaises et danoises	55	55
Manille	22	22
Inde anglaise	10	10
Totaux de la production du sucre colonial	1,297	1,162

Voici, pour compléter la comparaison, les quantités de sucre indigène produites dans l'Europe centrale, pendant les mêmes années :

	1862-1863.	1863-1864.
	Millions de kilogrammes.	
France	180	110
Zollverein	138	130
Autriche	68	60
Belgique	22	18
Hollande	2	1 1/2
Totaux	410	319 1/2 [1]

L'île de Cuba seule produisait ainsi plus de sucre que toutes les manufactures européennes, dont la fabrication s'est cependant accrue depuis. L'exportation du sucre de Cuba s'était élevée de 15 millions de kilogrammes, en 1800, à 136 1/2 en 1830. A cette époque, une grande transformation commence à s'opérer dans les cultures de l'île de Cuba. Celle du café cède la place à celle de la canne, qui prend un développement considérable. Pendant cette période et la

1. *Annales*, INDES OCCIDENTALES ESPAGNOLES, n° 12, p. 6.

suivante, l'importation des nègres augmente dans une forte proportion, ce qui permet le défrichement de vastes terrains, auparavant incultes. En 1845, la Grande-Bretagne, renonçant au système de taxation qu'elle avait cru devoir adopter dans l'intérêt de ses propres colonies et de l'affranchissement des noirs, réduit les droits d'entrée sur les sucres espagnols au niveau de ceux que payent les sucres anglais. A la faveur de ces circonstances, la culture de la canne, à Cuba, quadrupla dans l'espace d'un quart de siècle. En 1865, l'exportation atteignit le chiffre de 728,826 tonnes de 2,000 livres (920 kilogrammes), y compris 185,525 tonnes de mélasses. Elle se partage entre les États-Unis, l'Angleterre, l'Espagne, la France, les villes Anséatiques et d'autres ports du Nord et du Midi de l'Europe, ainsi que de l'Amérique du Sud. A Porto-Rico, la récolte du sucre, dans les bonnes années, dépasse 120,000 boucauts (du poids de 1,350 à 1,400 livres espagnoles, ou environ 650 kilogrammes), et pourrait être poussée à des chiffres encore bien plus élevés, sans le manque de bras et la rareté des capitaux. La production du café, depuis longtemps stationnaire dans la même île, y a varié de 15,925,000 livres espagnoles, en 1860, à 13,902,000 en 1861; la moyenne de la période décennale finissant à cette dernière année, était de 12,188,000 livres. Dans le commerce de l'île de Cuba, cette denrée ne joue plus qu'un rôle tout à fait secondaire. Le second rang y appartient aux tabacs de la Havane, les plus renommés du monde entier, et l'on y a également atteint la perfection dans l'art de confectionner les cigares, de plus en plus recherchés partout. L'exportation pour tous pays des tabacs en feuilles, cigares et cigarettes de cette colonie s'élevait, en 1859, à une valeur totale de 8,536,000 piastres, ne formant toutefois que le cinquième environ de celle des sucres exportés la même année. Plus récemment, on l'a vue tomber de 6,929,000 livres espagnoles, en 1864, à 3,663,000 en 1865 pour le tabac en feuilles, et de 164,466 milliers à 116,937 milliers pour les cigares. La production de Porto-Rico en tabac est d'une importance beaucoup moindre, la moyenne des récoltes annuelles n'y dépassant guère 2 millions de kilogrammes. La mélasse y forme l'article le plus considérable après le sucre. Cette île envoie aussi du bétail aux autres Antilles. Quant à la culture du coton, tout récemment introduite

dans la partie méridionale de Cuba, on n'en estimait encore le produit annuel, en 1863, qu'à 800 balles. Par une mesure du 22 février 1862, le gouvernement espagnol a étendu à Porto-Rico les avantages accordés pour cette culture à Cuba dès 1819, à savoir l'exemption d'impôt pendant quinze ans, pour les planteurs, et l'admission en franchise des instruments nécessaires.

Le voisinage des États-Unis a déterminé, par l'exemple, la création multiple de chemins de fer et de railways en bois dans l'île de Cuba, pour laquelle ils sont d'autant plus précieux qu'il n'y existe pas de bonnes routes empierrées, tandis qu'on y comptait, dès 1856, une étendue de 574 kilomètres des premiers en activité. En 1852, on a commencé à y établir aussi tout un réseau de télégraphie électrique, pour la correspondance entre les principaux ports et marchés. Dans l'île de Porto-Rico, au contraire, la viabilité se trouve encore dans l'état le plus primitif, et les communications sont extrêmement difficiles à l'intérieur.

Dans les ports, des paquebots à vapeur espagnols font un service régulier entre Cadix, Saint-Jean de Porto-Rico et la Havane. D'autres ont entrepris, en 1855, celui de la ligne qui s'étend de ces deux ports à Liverpool, par Vigo dans la Galice, en concurrence avec les steamers anglais. Enfin, parmi les lignes des États-Unis, le service organisé, en 1863, par la Compagnie américaine des Indes occidentales, de New-York à Saint-Domingue, avec escale aux Bermudes et à Saint-Thomas, touche également à Saint-Jean de Porto-Rico et à Mayaguez.

Les ports de douane ouverts au commerce extérieur sont, dans l'île de Cuba, par ordre d'importance, ceux de la Havane, Matanzas, Santiago de Cuba, Cardenas, Cienfuegos, Trinidad, Sagua la Grande, Jibara, Nuevitas, Manzanillo, Remedios, Baracoa et celui du Saint-Esprit; dans l'île de Porto-Rico, ceux de Saint-Jean, de Ponce, de Mayaguez, de Guayama, d'Arecibo, d'Aguadilla, etc.; ces deux derniers toutefois, ainsi que les autres ports secondaires de l'île, sont fermés à l'importation des marchandises étrangères.

Dans l'île de Cuba, tous les anciens droits de navigation ont été ramenés, par une ordonnance du 2 juin 1864, à un seul, qui varie d'un minimum de 5 cents, sans distinction de pavillons, à 2 piastres

35 c. par tonneau de jauge pour les navires étrangers, et à 1 piastre 35 c. pour les navires espagnols, selon que les uns et les autres arrivent et partent sur lest, ou chargés, ainsi qu'à certains égards suivant la nature de leurs cargaisons[1]. A Porto-Rico, ils ont encore à payer, indépendamment d'un droit de tonnage de $^{5}/_{8}$ de piastre, par tonneau de chargement de 20 quintaux espagnols, pour le pavillon national, et d'une piastre pour les pavillons étrangers, des droits d'ancrage, de pilotage, de phare, etc.

A l'importation, l'or et l'argent, les machines à vapeur et tous les ustensiles nécessaires pour la fabrication du sucre, comme aussi, par suite d'une ordonnance du 10 mai 1865, tous les tissus de laine et de coton de manufacture espagnole, sont exempts dans les deux îles. Le régime des farines y est également le même. La douane de Cuba perçoit sur la majeure partie des marchandises un droit principal, qui varie de 7 $^{1}/_{2}$ à 17 $^{1}/_{2}$ p. 100 de la valeur à laquelle elles sont taxées dans le tarif, pour les produits espagnols, et de 19 à 33 $^{1}/_{2}$ p. 100, pour les produits étrangers, selon qu'elles sont importées sous pavillon national ou sous pavillon étranger; plus, des droits additionnels montant à 2 p. 100 pour les premiers, et à 2 $^{1}/_{4}$ p. 100 pour les seconds. Les engrais et quelques autres matières semblables, sont cependant admis à des droits de faveur. L'importation de sucre, de café, de coton, de tabac en feuilles et de cigares, de diverses armes, etc., est prohibée. Les droits de sortie, dont la perception vient d'être suspendue pour six mois[2], reviennent en général à 4 p. 100 de la valeur, sous pavillon espagnol, et à 7 $^{1}/_{2}$ p. 100, sous pavillon étranger; les seuls produits exempts sont le coton, le rhum, la mélasse, les côtes de tabac, les fruits verts et la colle en pâte; les animaux vivants payent par tête; l'or, 1 $^{1}/_{4}$ et l'argent, 2 $^{1}/_{4}$ p. 100 de la valeur.

Le tarif en vigueur à Porto-Rico est du mois de mai 1857. Toutes les marchandises importées directement des lieux de production jouissent d'une remise de 6 p. 100 sur les droits établis, et une ordon-

1. *Annales*, INDES OCCIDENTALES ESPAGNOLES, L. C., n° 6, p. 3.

2. Par un décret du mois d'août 1866, reproduit dans les *Archives du commerce de Prusse*, au n° 36 de cette année.

nance du 30 août 1859 a aboli la surtaxe de 2 ½ p. 100 qui frappait, auparavant, toutes les importations indirectes. Les droits sur les marchandises importées, sous pavillon espagnol, des établissements étrangers du voisinage, ont également été réduits de 23 et 29 à 21 et 27 p. 100. Le droit payable à l'entrepôt est de 1 p. 100 par semestre[1].

Une décision ministérielle, prise en 1862, a étendu aux navires à vapeur de toute nationalité, entrant périodiquement dans les ports des colonies espagnoles d'outre-mer, toutes les faveurs accordées aux steamers anglais et américains.

Les poids, mesures et monnaies, dans les Antilles espagnoles, sont absolument les mêmes qu'en Espagne.

La mesure de capacité pour les liquides est le vieux gallon de 3 litres ⅞. La caisse de sucre pèse environ 425 livres espagnoles; 3 ¼ caisses forment une barrique. La contenance de la barrique de rhum est de 120 gallons. Il n'y a pas d'autre monnaie courante que l'or et l'argent de l'Espagne et des pays de la ci-devant Amérique espagnole. L'once d'or de la première vaut 17 piastres, celle de la seconde 16 seulement.

L'importance du commerce extérieur des Antilles espagnoles ne peut être que très-imparfaitement évaluée, le document officiel (*Balanza general*) qui contient le résumé du mouvement général des échanges de l'île de Cuba, d'après le contrôle des douanes, offrant de telles inexactitudes que l'administration coloniale elle-même en a reconnu l'insuffisance et suspendu la publication, depuis 1860. Voici les résultats qu'il accusait, en dernier lieu, pour cette île :

	1859.	1860.
	Piastres.	Piastres.
Importations	43,465,679	43,038,910
Exportations	57,455,185	49,319,511
Totaux	100,920,864	92,358,421
Soit francs	544,973,000	498,735,000
	Piastres.	Piastres.
Recettes des douanes	11,757,000	11,768,000
Soit francs	63,487,000	63,547,000

1. Voir le *Recueil des tarifs* d'O. Hübner, ainsi qu'aux *Annales*, sous la rubrique PAYS ÉTRANGERS EN GÉNÉRAL, nos 1 à 4.

La douane de la Havane effectue, à elle seule, les deux tiers de la perception totale.

Pour l'île de Porto-Rico, les états de commerce particuliers que publie l'administration de cette colonie, présentent les résultats suivants, comprenant l'ensemble des importations et des exportations réunies, de 1855 à 1861 :

	Francs 1.	
1855	58,091,000	
1856	64,492,000	
1857	67,113,000	
1858	69,193,000	
1859	59,697,000	
1860	70,200,000	
1861	79,676,000	
Soit	46,936,000	francs à l'importation
et	32,740,000	— à l'exportation

Le commerce principal des Antilles espagnoles est celui qu'elles font avec les États-Unis. L'Angleterre et la France avec leurs colonies, l'Espagne et l'Allemagne ne viennent qu'après, malgré toute l'importance de leurs opérations avec ces îles, avec Cuba surtout.

Le mouvement si considérable des échanges directs de marchandises du Royaume-Uni avec les îles de Cuba et de Porto-Rico se résume dans les chiffres suivants :

	1863.	1864.	1865.
	Liv. sterl.	Liv. sterl.	Liv. sterl.
Importations	4,276,049	6,305,735	5,063,839
Exportations	2,225,383	3,175,980	2,327,802
Dont en produits britanniques	2,131,087	3,002,025	2,193,677
Transbordements à l'entrée	34,361	46,586	203,450

L'année 1864 nous montre ce commerce à son apogée avec une valeur totale de plus de 238 millions de francs, dans laquelle les produits britanniques n'entrent toutefois que pour moins d'un tiers.

L'importation des sucres s'est réduite de 4,682,847 liv. st. en cette année, y compris pour 104,302 de raffinés et de candis, à 2,796,115 en 1865; mais celle de la mélasse s'est relevée à 273,986, et celle du coton est arrivée progressivement (de 611 en 1861) à 1,127,418 liv. st. L'Angleterre a reçu en outre de ces îles, en 1865, pour 391,292 liv. st. de cigares et 90,123 de tabac en feuilles, 193,495

1. Conversion sur le pied de 5 fr. 40 c. la piastre.

de minerais et mattes de cuivre, 64,132 d'acajou, 23,652 de cèdre, d'autres bois encore, un peu de café, du rhum, du fustet, etc.

Dans ses exportations, qui ont plus que doublé depuis 1854, les cotonnades ont compté, en 1865, pour 575,591 liv. st. (1,055,326 en 1864), les tissus de lin même pour 621,006 (802,879 en 1864), les fers pour 220,415, les machines pour 156,668, la houille pour 124,612, et le riz pour 115,378 liv. st. Mentionnons, en outre, pour 94,840 (120,501 en 1864) de quincaillerie et de coutellerie, 66,949 de lainages, 60,083 d'effets d'habillement et de merceries, 53,787 de porcelaines et autres poteries, 42,789 de bière, 33,323 de cuivre brut et ouvré, quelques soieries, des couleurs, du fer-blanc, des armes et des munitions.

Les opérations de la France avec ces îles, après avoir également doublé en dix ans, sont évaluées comme il suit, pour les marchandises, sur nos tableaux de douane :

	Commerce général.			Commerce spécial.		
	1863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Importations.	55,430,000	54,046,000	54,606,000	53,994,000	45,895,000	42,733,000
Exportations.	28,396,000	31,746,000	28,689.000	22,959,000	26,854,000	23,364,000
Totaux . .	83,826,000	85,792,000	83,295,000	76,953,000	72,749,000	66,097,000

Nous avons, de plus, reçu en 1864, des Antilles espagnoles, pour 120,000 fr. d'or et d'argent, et envoyé à Cuba pour 3,510,000 fr. d'espèces en or. Parmi nos importations de produits des îles de Cuba et de Porto-Rico, les sucres bruts ont marqué, en 1865, pour 44,504,000 fr.; les cafés y figurent pour 2,551,000, les cigares pour 2,507,000, le cacao pour 1,916,000 et le coton pour 864,000. Les bois d'ébénisterie et de teinture, le sucre en poudre blanche, assimilé aux raffinés, le tabac en feuilles, le rhum, l'écaille de tortue, la mélasse, les peaux brutes, l'indigo, la cire jaune, etc., n'y entrent que pour de faibles quantités.

Nos envois pour ces îles, à la destination de la Havane principalement, comprenaient la même année, en articles français, pour 3,231,000 fr. d'effets d'habillement, 3,079,000 d'ouvrages en peau ou en cuir, 1,845,000 de mercerie, 1,705,000 de lainages, 1,616,000 de soieries, 1,532,000 de parfumerie, 1,416,000 de vins, 723,000

d'articles de mode, 641,000 de chapeaux de feutre, 638,000 de cotonnades, 634,000 de papier, livres et gravures, 541,000 d'outils et ouvrages en métaux, avec toute sorte d'autres marchandises, dans lesquelles figurent aussi beaucoup de tissus étrangers.

La France a, pour la protection de ses nationaux et de son commerce dans ces îles, un consulat général à la Havane, dont relèvent des vice-consulats à Matanzas, Puerto-Principe, Trinidad et Cienfuegos; un autre consulat à Santiago de Cuba, avec une agence à Manzanillo, et un troisième à Saint-Jean de Porto-Rico, avec dix agences[1].

Saint-Domingue.

Cette île, autrefois si florissante, s'étend, au centre de l'archipel par lequel nous terminons cet aperçu descriptif, entre celle de Cuba à l'ouest et celle de Porto-Rico à l'est, sur une longueur de 150 lieues et une surface d'environ 7,133,000 hectares, dont 2,743,500 appartiennent à la partie occidentale ou république d'Haïti et 4,389,500 à la partie orientale, qui forme aujourd'hui la république dominicaine ou de Santo-Domingo. La première, qui était jadis la plus productive et la plus riche de nos colonies à cultures, est devenue, après la Révolution française, un État nègre indépendant, par l'extermination complète de la race blanche dans trois soulèvements, qui anéantirent son ancienne prospérité, de 1791 à 1803, et vouèrent ce paradis du Nouveau Monde à la plus triste décadence. Sa population n'est que d'environ 572,000 habitants. L'État mulâtre de Santo-Domingo, comprenant la partie espagnole, la plus étendue, mais de beaucoup la moins fertile et la moins peuplée de l'île, ne compterait même plus, d'après le dernier *Almanach de Gotha,* que 136,500 habitants. Port-au-Prince est le chef-lieu du premier, Santo-Domingo, celui du second. On ne trouve plus dans l'un et dans l'autre qu'un très-petit nombre de blancs, établis dans les villes où ils font le commerce. Ces

---

1. Voir aussi, pour les Antilles espagnoles, *l'Essai politique sur l'île de Cuba*, par l'illustre Alex. de Humboldt (2 vol. Paris, 1826), et *Cuba en 1860*, supplément à la première partie de l'*Histoire politique et naturelle de l'île de Cuba*, par D. Ramon de la Sagra (in-folio, Paris, 1862, en espagnol), ainsi que le *Preussisches Handelsarchiv*.

deux États, presque toujours en guerre entre eux, n'ont pas moins été, depuis leur origine, constamment aussi le théâtre de sanglantes révolutions intérieures. Au nègre Soulouque, qui était parvenu à se faire reconnaître comme empereur d'Haïti, succéda, vers la fin de 1858, avec le titre de président, le général Geffrard, qui vient d'être renversé à son tour (en mars 1867). Quant à la partie orientale, elle avait proclamé, le 18 mars 1861, sa réunion à l'Espagne, puis s'est de nouveau soulevée, au mois d'août 1863, contre la mère-patrie, qui a définitivement renoncé à son droit de souveraineté, par un décret royal du 5 mai 1865, et abandonné ainsi la république dominicaine à elle-même, ce qui n'a pas tardé à y ramener un état d'anarchie semblable à celui dont la république voisine paraît également menacée, au moment où nous écrivons.

Haïti. — En 1789, sous le régime colonial, on évaluait à 1,854,130,000 livres tournois la valeur totale de la propriété foncière et mobilière (y compris celle de 465,000 noirs esclaves pour 1,433,710,000 livres tournois) dans la partie française de Saint-Domingue. La population de la colonie était alors de 665,000 âmes, pour le moins, et l'exportation totale de ses produits s'élevait, la même année, à 205,360,000 livres tournois, somme dans laquelle les sucres figuraient, avec un poids de plus de 141 millions de livres, pour une valeur d'environ 122 ½ millions de francs, le café (près de 77 millions de livres) pour 52 millions de francs, le coton (plus de 7 millions de livres) pour 17 ½ millions de francs, l'indigo (758,628 livres) pour 10,875,000 fr., etc. En 1801, sous le gouvernement de Toussaint-Louverture, la somme des exportations s'était déjà réduite à 64,768,000 livres tournois. L'abandon complet de la culture du sucre par les noirs, qui la trouvaient trop pénible, fit tomber le chiffre à 12,039,000 fr. en 1819, sous le régime de Henri-Christophe, à 5,134,000 en 1828, vers la fin de celui du président Boyer, et l'année suivante même à 3,640,000. Depuis, le café, dont la culture est fort simple, est devenu le principal article d'exportation d'Haïti. Sa production a seule arrêté la ruine financière du pays, et la qualité du produit haïtien serait certainement mieux appréciée, si les cultivateurs apportaient plus de soin à la décortication des grains et ne les mélangeaient pas avec du sable, afin d'en augmenter le poids.

On évaluait, il y a quelques années, la récolte de cette denrée à près de 25 millions de kilogrammes par an, quantité dont la consommation intérieure n'absorbe qu'environ 800,000 kilogrammes. La culture du coton avait été longtemps négligée. Mais, depuis 1860, le gouvernement haïtien, comprenant le parti qu'on en pourrait tirer, a pris des mesures pour l'encourager directement et en favoriser l'extension. L'exportation de ce produit a ainsi presque triplé en trois ans, et, dès 1862, elle s'élevait à 1,474,000 livres. Des presses à coton et des moulins mécaniques ont été introduits sur plusieurs points, particulièrement aux Gonaïves. La qualité du produit tient presque généralement le milieu entre le *Sea-Island* et le *Louisiane*. Des concessions de terres, avec des priviléges accordés en faveur de la colonisation de celles-ci, ont été faites, en 1862, à un Français dans l'île de la Tortue, au nord d'Haïti, remplie d'acajou et de caféiers, ainsi qu'à un citoyen américain dans l'île de la Vache, au sud, où le sol se prête à la culture du coton[1].

Parmi les autres objets secondaires de l'exportation haïtienne, les plus considérables sont le cacao, les bois d'acajou et de gaïac, le bois de campêche et le bois jaune, la cire jaune, la mélasse et les cuirs. La cassonade et le tafia, fabriqués dans le pays, suffisent à peine à la consommation. On estimait naguère la valeur totale du commerce extérieur de cet État aux chiffres suivants :

	Importations. — Francs.	Exportations. — Francs.
1860.	32,764,000	32,378,000
1861.	33,519,000	32,006,000
1862.	39,213,000	43,983,000
1863.	37,263,000	55,305,000
1864. . . . . environ	37,750,000	42,649,000

Port-au-Prince participe à l'importation pour plus de la moitié et à l'exportation pour près des $^2/_3$. Les autres ports les plus considérables sont ceux du Cap Haïtien, de Cayes, de Jacmel, des Gonaïves et de Jérémie, tous également ouverts au commerce extérieur.

Longtemps, si quelque maison étrangère voulait établir des succursales dans les ports non admis à la jouissance de cet avantage, elle était tenue de choisir ses agents ou correspondants parmi les

1. *Annales*, Haïti, F. C., n° 7.

commerçants indigènes. Cela n'empêcha pas, toutefois, la concentration de presque toutes les affaires dans les mains des étrangers, bien qu'ils ne pussent obtenir que des patentes de négociants consignataires ou de commis, le commerce de détail et l'achat des denrées étant réservés aux Haïtiens. Il en fut strictement ainsi jusqu'à la loi sur les patentes du 1er septembre 1862[1], qui adoucit un peu la rigueur de ces dispositions.

Comme principaux pays importateurs, il faut nommer d'abord les États-Unis, qui figurent pour 46 p. 100 dans les arrivages de 1864, l'Angleterre et la France; puis, les Antilles et le Canada, l'Allemagne (indépendamment de ses envois en transit par la voie de France) et l'Italie. A l'exportation de l'île, l'ordre d'importance entre ces divers pays reste le même, à cela près que nos chargements de retour sont six fois plus considérables que ceux de l'Angleterre. Les Anséates aussi déploient beaucoup d'activité commerciale à Saint-Domingue. C'est par leur entremise que les tissus de l'Allemagne entrent en concurrence à Haïti, dans une certaine mesure, avec ceux de la Grande-Bretagne, de la Suisse et de la Belgique. Quant aux États-Unis, ils envoient à Saint-Domingue des farines, viandes et poissons, tant séchés que salés, du suif, des savons, de la quincaillerie, des cordages, du goudron, des planches de sapin et des bois de construction, ainsi que certaines cotonnades.

La vente des marchandises, sur le marché haïtien, se fait à 6 ou 12 mois, quand elle n'a pas lieu au comptant. Le système des banques, opérant régulièrement, y est inconnu, le régime financier de l'État rendant impossible toute institution de ce genre.

Le régime des douanes d'Haïti se fonde sur le tarif du 13 juillet 1858[2], auquel ont été néanmoins apportées, depuis, quelques modifications. Il y existe des prohibitions à l'entrée, pour les produits naturels des îles et contrées voisines pareils à ceux du pays même, comme à Cuba; et à la sortie, pour divers métaux usuels et animaux domestiques, les étoffes brochées d'or ou d'argent, les armes et munitions, ainsi que les bois de marine. Le tarif ne comprend, à

1. Voir aux *Annales*, HAÏTI, L. C., n° 11, p. 2.
2. Texte aux *Annales*, HAÏTI, L. C., n° 9.

quelques exceptions près, que des droits spécifiques. Les produits grevés de droits à la sortie sont, outre les grandes peaux, l'acajou, le brésillet, le fustet, le bois de campêche, le pite, espèce de chanvre, et le cacao, le café, et, depuis 1865, aussi le coton. Il y a, de plus, un décime additionnel sur tous les droits d'entrée et de sortie[1], ainsi que des droits de pesage et de carénage. Le droit de tonnage, d'ancrage, de port et d'expédition est fixé à 1 gourde par tonneau, pour les navires étrangers en partance, et payable en monnaie étrangère. La gourde de 100 cents n'est autre que la piastre forte d'Espagne de 5 fr. 40 c., tandis que la *gourde d'Haïti* proprement dite, l'unique monnaie métallique du pays jusqu'en 1825, laquelle circulait, dans l'origine, au pair avec la piastre forte, quoique inférieure à celle-ci en valeur intrinsèque, n'existe plus que comme un papier-monnaie à cours très-variable, estimé à 30 centimes de France dans le tarif de 1858. En 1858 déjà, il n'existait plus dans le pays que pour 8 millions de gourdes métalliques, celles-ci ayant disparu de l'île avec la dépréciation du papier, dont le change, suivant le cours des denrées, celui du café surtout, varia de 35 à 45 centimes la gourde, en 1861 par exemple. La piastre forte et le dollar servent de base à toutes les transactions avec l'étranger, et le change de toutes les monnaies étrangères ayant cours forcé, sur les marchés haïtiens, est fixe[2]. La livre sterling équivaut à environ 4 piastres,80, le franc à 18 $^3/_4$ cents, et 44 marcs-banco forment un doublon de 16 $^1/_2$ piastres d'Espagne.

Les poids et mesures en usage sont encore les unités françaises d'avant la révolution, avec le vieux gallon de 4 pintes ou 3 litres,785 pour les liquides.

Les communications régulières de la Grande-Bretagne avec Haïti sont assurées, depuis quelques années, par un service mensuel de bateaux à vapeur partant de Liverpool, touchant à Port-au-Prince, Kingston (Jamaïque), Sainte-Marthe et Carthagène, et aboutissant à Aspinwall. Les opérations les plus considérables avec la France ont lieu par le Havre et par Nantes. Des services réguliers sont même

1. *Annales*, HAÏTI, L. C., n° 12.

2. Voir le tarif d'évaluation de ces monnaies dans les *Annales*, HAÏTI, L. C. n° 11, p. 8.

établis entre ce port et le Cap Haïtien. Nous sommes liés avec Haïti par un traité, du 12 février 1838[1], conclu en termes généraux, sur le pied du traitement de la nation la plus favorisée, pour les navires et pour les produits respectifs. De notre consulat général à Port-au-Prince relèvent huit agences dans l'île, dont l'une à Santo-Domingo, pour la république dominicaine. Quant à l'Angleterre, elle n'a point de traité avec Haïti.

République dominicaine. — La partie espagnole de Saint-Domingue fut d'abord, lors du soulèvement des noirs de la colonie française, tour à tour un asile pour les gens de couleur et les blancs échappés au massacre; elle n'a proclamé son indépendance, sous le nom qu'elle vient de reprendre et porte encore, qu'en 1844. Il y a des ressources en mines, jadis exploitées, d'or, d'argent et de mercure, ainsi qu'en cuivre et en fer; de plus abondantes encore en bois d'ébénisterie et en gros bétail, que les Espagnols y avaient multiplié dès le dix-septième siècle. L'État dominicain fournit le plus bel acajou, supérieur à celui des Gonaïves, et le tabac de l'espèce *capa*, très-recherché des fabricants de la Havane, où il ne peut cependant entrer qu'en contrebande, et de ceux d'Allemagne, pour enveloppes dans la fabrication des faux cigares de la Havane. La province de Cibao, qui a Santiago pour chef-lieu et Puerto-Plata pour principal port, est la seule qui produise le tabac, dont la majeure partie est dirigée sur Hambourg, tandis que les bois vont surtout en France, en Angleterre et aux États-Unis. La culture de la canne à sucre n'a jamais été complétement abandonnée. On croit aussi que la culture du cotonnier, assez commun à l'état sauvage, réussirait parfaitement sur les côtes. Il nous reste à mentionner, comme articles d'exportation secondaires, le gaïac et le bois de campêche, les cuirs, la cire jaune et le miel. Le gouvernement dominicain a tenté, dans les dernières années, d'attirer des colons et des artisans d'origine espagnole, mais ni les encouragements ni les secours qu'il leur a donnés, n'ont pu combattre la terrible influence des fièvres du pays.

La majeure partie des navires étrangers arrivent sur lest dans les ports dominicains, après avoir porté à Saint-Thomas le charbon

1. Voir *Annales*, FRANCE, L. C., n° 45, p. 10.

nécessaire aux paquebots anglais. C'est aussi de Saint-Thomas que sont tirées la plupart des marchandises européennes qui se consomment dans la république, où elles sont apportées par de petites goëlettes dominicaines, hollandaises ou espagnoles.

On n'a d'évaluation générale du commerce extérieur de ce petit État que pour 1856. Il présentait alors un chiffre total de 11,979,000 fr., dont 5,982,000 appartenaient à l'importation et 5,997,000 à l'exportation. La première se répartissait presque exclusivement entre les provenances de Saint-Thomas, des États-Unis et de Hambourg; la seconde entre les destinations de l'Italie et des États-Unis, de l'Angleterre et de la France ou de leurs colonies[1].

Les ports ouverts au commerce extérieur, dans la république dominicaine, sont ceux de Santo-Domingo, Puerto-Plata (le plus important aujourd'hui), Tortuguero de Azua, Samana et la Romana; de celui de Monte-Christi, il n'est permis d'exporter que du bétail. L'ancien droit d'importation de 15 p. 100 de la valeur des marchandises étrangères a été élevé à 25 p. 100 par une ordonnance du 21 juillet 1865. Parmi les objets exempts figurent, là aussi, les machines. A la sortie, les bois, les peaux brutes, les animaux vivants, les résines, la cire et le miel, ainsi que le tabac en feuilles, sont sujets à des droits spécifiques. Les droits frappant la coque des bâtiments consistent en un droit de tonnage (de 1 piastre par tonneau de chargement, pour les navires nationaux et les navires étrangers qui leur sont assimilés par des traités, et de 1 $^1/_2$ pour les autres pavillons); plus, en droits de phare, d'ancrage, de planche, de quayage, etc. La monnaie du pays est la piastre espagnole, subdivisée en 100 cents. Les poids et mesures sont également ceux de l'Espagne, à cela près que, pour les liquides, on se sert aussi du gallon, comme à Haïti[2].

Le dernier traité de commerce et de navigation que nous ayons conclu, tant pour la France que pour ses colonies, avec l'État domi-

1. *Annales*, F. C., RÉPUBLIQUE DOMINICAINE, n°s 1 à 3, et INDES OCCIDENTALES ESPAGNOLES, n° 12, p. 28.

2. Voir *Annales*, L. C., RÉPUBLIQUE DOMINICAINE, n°s 1 à 4, le *Handelsarchiv* et O. Hübner.

nicain, à l'époque de son indépendance, est du 8 mai 1852[1]; celui de l'Angleterre, du 6 mars 1850.

Les états de commerce officiels de la France et de l'Angleterre ne contiennent pas, jusqu'à présent, la distinction, établie sur ceux des États-Unis, entre les opérations avec Haïti et l'État dominicain. Dans l'ensemble des échanges avec l'île de Saint-Domingue, notre commerce y est de beaucoup supérieur à celui des Anglais pour l'importance des achats, dont l'année 1863 nous offre le maximum, tandis que nos exportations pour cette île, dans lesquelles figurent beaucoup de marchandises étrangères de notre transit, tiennent à peu près la balance à celles de la Grande-Bretagne. Cependant, les envois de France sont aussi allés en diminuant depuis 1863, ainsi que le montrent les résultats généraux ci-après :

	Commerce général.			Commerce spécial.		
	1863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Importations.	37,378,000	28,893,000	31,094,000	28,647,000	31,066,000	28,392,000
Exportations.	14,832,000	12,777,000	7,674,000	10,958,000	9,641,000	5,360,000
Totaux . .	52,210,000	41,670,000	38,768,000	39,605,000	40,707,000	33,752,000

Les objets principaux de nos achats à Saint-Domingue sont les cafés et les bois d'ébénisterie et de teinture. Nous avons reçu, en 1865, pour 24,466,000 fr. des premiers et pour 4,550,000 des seconds; plus, pour 915,000 fr. de coton, pour 708,000 de cacao, de la cire, jaune ou brune, quelques cuirs bruts, etc. De notre côté, nous avons fourni à la population haïtienne pour 1,290,000 fr. de nos vins, pour 731,000 d'effets d'habillement, et pour 642,000 d'ouvrages en peau et en cuir de confection française; puis, des produits de toute espèce, en partie étrangers. Mais le chiffre total de nos envois sur ce marché a diminué de moitié, depuis 1863.

Les échanges du Royaume-Uni avec Saint-Domingue ont suivi une marche semblable, dont on jugera par le résumé suivant :

	1863.	1864.	1865.
	Liv. sterl.	Liv. sterl.	Liv. sterl.
Importations.	276,610	251,210	230,287
Exportations.	545,192	459,876	348,419
Dont en produits britanniques. . . .	528,614	450,611	335,314

1. Voir *Annales*, L. C., FRANCE, nº 127, p. 4.

Le Royaume-Uni n'a tiré, en 1865, d'Haïti et de la république dominicaine que pour 126,337 liv. st. de coton (171,021 en 1864 et 21,535 seulement en 1861), 48,036 de café (103,918 en 1863) et 16,488 d'acajou (72,227 en 1863), du gaïac, des bois de campêche, de fustet et de satin, etc. Parmi ses envois dans l'île de Saint-Domingue dominent les cotonnades, avec une valeur de 180,209 liv. st. (300,815 en 1862), et les tissus de lin avec 91,868 (147,123 en 1863), auxquels viennent se joindre quelques lainages, des fers, de la quincaillerie et de la coutellerie, de la poterie, de la mercerie, du savon, de la poudre, etc., en petites quantités.

Nous n'avons pas fait mention toutefois, dans les chiffres qui précèdent, des envois de marchandises étrangères transbordées simplement, dans les ports de la Grande-Bretagne, à destination des Indes occidentales. Or, la valeur de ces envois est considérable, car elle présente, pour Saint-Domingue et la totalité des autres îles de la mer des Antilles non soumises à l'Angleterre, les chiffres de 426,684 liv. st. en 1863, 420,146 en 1864, et 368,074 en 1865[1].

---

1. Parmi les nombreux ouvrages auxquels nous avons emprunté des renseignements pour notre travail, figure aussi l'introduction volumineuse dont M. le baron Ch. Dupin a précédé le recueil des rapports de la commission française, qui fonctionnait auprès de la première exposition universelle à Londres, en 1851. Elle n'est, malheureusement, pas encore terminée, bien qu'il en ait paru, de 1858 à 1864, six parties formant autant de gros volumes, et comprenant : 1° le royaume-uni de Grande-Bretagne et d'Irlande; 2° toute l'Amérique; 3° toute l'Océanie et le Japon; 4° la Russie d'Asie et l'empire chinois; 5° et 6° l'Indo-Chine et l'Inde proprement dite. Il nous reste à mentionner, en outre, deux publications toutes récentes. L'une, ce sont les intéressants *Souvenirs du Cap de Bonne-Espérance* (Paris, 1866), par M. Aug. Haussmann, ancien consul de France au Cap, auteur d'un *Voyage en Chine*, non moins estimable; l'autre, qui a pour titre : *Le Paraguay moderne et l'intérêt général du commerce* (Marseille, 1867), est de M. Benj. Pougel.

ANNEXES

ET

NOTICES SUPPLÉMENTAIRES.

TABLEAUX COMPARATIFS ET SYNOPTIQUES.

I.

COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE

PENDANT LES ANNÉES 1863, 1864 ET 1865.

ÉCHANGES

DE LA FRANCE AVEC S

(Valeurs réelles

Suite aux tableaux

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.		IMPO		
		COMMERCE GÉNÉRAL.		
		1863.	1864.	1865.
Nord et centre de l'Europe.	Angleterre	691.8	679.6	[illegible]
	Russie. . . ports du nord	28.3	34.8	[illegible]
	Russie. . . ports du midi	53.5	58.3	[illegible]
	Totaux	81.8	93.1	[illegible]
	Suède	25.0	22.3	[illegible]
	Norvége	33.6	46.4	[illegible]
	Danemark	0.3	0.7	[illegible]
	Association allemande	265.0	286.0	[illegible]
	Mecklembourg	»	»	»
	Villes anséatiques	22.0	31.7	[illegible]
	Pays-Bas	40.9	45.4	[illegible]
	Belgique	360.7	397.1	[illegible]
	Suisse	330.9	344.5	[illegible]
Midi de l'Europe, Méditerranée et Levant.	Portugal (y compris Madère, les Açores et les îles du Cap-Vert)	6.2	7.3	[illegible]
	Espagne (y compris les Canaries)	74.9	72.0	[illegible]
	Autriche et Vénétie	21.9	24.6	[illegible]
	Royaume d'Italie	247.2	278.3	[illegible]
	État romain	3.2	3.1	[illegible]
	Possessions anglaises [11]	»	12.5	[illegible]
	Grèce	2.8	3.5	[illegible]
	Turquie	177.2	166.9	[illegible]
	Égypte	69.1	101.8	[illegible]
	États barbaresques	26.3	22.7	[illegible]
Côtes et îles d'Afrique.	Côte occidentale d'Afrique	17.9	15.9	[illegible]
	Maurice et cap de Bonne-Espérance	12.9	13.1	[illegible]
	Autres pays d'Afrique [12]	2.3	4.2	[illegible]

1. Dont 11.2 par mer (13.1 en 1864).
2. Dont 9.5 par mer (7.9 en 1864).
3. Dont 21 par terre (13 en 1864).
4. Dont 9.5 par terre (10.8 en 1864).
5. Dont 19.3 par mer (5.8 en 1864).
6. Dont 22.2 par mer (16.2 en 1864).

CHANDISES

NIES ET L'ÉTRANGER.

ns de francs.)

Ier, p. 488 à 495.

IONS.			EXPORTATIONS.					
COMMERCE SPÉCIAL.			COMMERCE GÉNÉRAL.			COMMERCE SPÉCIAL.		
63.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
2.6	567.2	599.7	1,039.8	1,145.0	1,294.9	799.6	891.1	990.6
7.4	34.8	51.2	23.9	20.0	20.0	21.2	17.7	17.1
4.8	34.1	47.0	10.2	7.4	9.9	9.2	6.1	8.0
2.2	68.9	98.2	34.1	27.4	29.9	30.4	23.8	25.1
3.3	20.6	29.5	4.8	4.1	5.6	4.5	3.4	4.2
3.9	46.2	42.8	4.9	5.0	5.0	4.7	4.7	4.7
0.3	0.7	0.8	1.9	1.0	3.5	1.8	1.0	3.1
9.7	155.3	166.4	228.2	237.0	235.5 [2]	203.8	215.5	214.2
»	»	»	1.6	0.7	1.5	1.6	0.7	1.5
16.5	20.8	18.9	35.3	37.7	45.6	29.5	32.2	40.8
31.4	35.7	32.0	39.8	40.6	37.8 [4]	31.4	31.3	27.1
67.7	284.7	304.4	245.3	257.7	287.7 [6]	210.6	229.1	257.6
64.9	61.6	90.3	319.4	359.7	359.3	173.3	202.3	230.9
5.0	5.7	6.9	38.0	38.0	37.6	22.2	23.6	26.1
54.8	56.8	54.0	248.7	266.2	217.0 [8]	170.1	168.6	157.3
20.7	23.6	26.4	11.0	7.0	7.4	8.8	5.4	5.5
04.3	227.9	239.6	354.2	409.9	415.9 [10]	237.8	275.1	274.0
2.4	2.7	2.8	16.3	16.7	16.2	9.2	9.6	9.8
»	11.5	38.5	»	20.7	22.2	»	13.3	15.8
3.5	3.5	4.8	13.4	14.3	16.6	9.8	11.7	12.4
54.5	141.8	135.6	118.9	129.3	99.8	75.3	79.5	63.0
54.8	81.3	82.1	47.3	96.6	96.2	33.8	65.6	57.4
22.8	18.9	20.1	13.6	12.4	14.3	9.2	8.8	9.8
16.4	15.0	17.6	6.1	5.0	5.0	3.4	2.7	3.0
12.5	13.1	15.5	17.2	16.3	14.7	16.5	15.7	14.0
2.5	3.8	3.0	0.4	0.4	0.9	0.4	0.3	0.4

Dont 17.6 par terre (14.6 en 1864).
Dont 57.5 par terre (44.9 en 1864).
Dont 123 par terre (121.4 en 1864).
Dont 164.9 par terre (141.8 en 1864).
Malte et Gibraltar, réunies au tableau du commerce avec l'Angleterre antérieurement à 1864.
Comprenant la côte orientale, avec Madagascar, et le littoral de la mer Rouge.

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.		IM[PORTATIONS] COMMERCE GÉNÉRAL. 1863.	1864.	186[5]
Asie et Océanie.	Indes . . . anglaises.	100.9	117.4	88
	Indes . . . hollandaises	9.3	6.2	[illegible]
	Philippines	1.7	1.0	[illegible]
	Chine	20.1	21.0	44
	Cochinchine et Siam [1]	»	0.1	[illegible]
	Japon [1]	»	0.3	[illegible]
	Australie	0.2	»	[illegible]
	Océanie	»	1.1	0
Amérique et Indes occidentales.	États-Unis	92.1	75.1	56
	Mexique	4.9	6.1	[illegible]
	Amérique centrale	1.6	1.1	1
	Colombie	1.9	1.4	1
	Vénézuéla	7.3	14.3	18
	Brésil	84.6	85.9	96
	Uruguay	33.6	30.4	37
	Confédération argentine	52.6	41.5	57
	Chili	7.2	17.2	13
	Pérou	34.3	51.2	21
	Bolivie	»	»	[illegible]
	Équateur	0.4	1.1	0
	Haïti et république dominicaine	37.4	28.9	31.
	Possessions espagnoles	55.4	54.0	54
	Possessions anglaises	3.4	5.7	3.
	Possessions danoises	0.1	0.1	0.
	Possessions hollandaises	»	»	0.
Possessions et colonies françaises.	Ile de la Réunion	44.6	21.4	20.
	Guyane française	0.5	1.1	1.
	Martinique	22.4	16.7	16.
	Guadeloupe	20.0	12.2	17.
	Algérie	52.7	76.7	71.
	Sénégal	8.5	9.4	12.
	Sainte-Marie, Mayotte et Nossi-Bé	1.4	1.0	1.
	Inde française	7.7	11.8	6.
	Saint-Pierre et Miquelon, grande pêche	15.1	23.0	21.
Épaves et sauvetage		0.6	0.3	0.
Houille étrangère affectée aux bâtiments à vapeur		»	»	»
Totaux		3,236.4	3,407.4	3,527.4

1. Réunis au relevé du commerce avec la Chine antérieurement à 1864.

…IONS.			EXPORTATIONS.					
COMMERCE SPÉCIAL.			COMMERCE GÉNÉRAL.			COMMERCE SPÉCIAL.		
…3.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
5.1	111.4	85.8	18.6	9.8	10.4	15.8	8.0	6.7
5.9	7.0	2.0	1.1	1.1	1.4	0.9	0.9	0.9
1.0	1.2	0.6	0.3	»	0.1	0.3	»	0.1
7.2	8.2	22.2	8.4	6.8	4.6	7.0	5.4	1.6
»	0.1	0.1	»	3.9	6.6	»	2.9	4.1
»	0.2	8.0	»	0.1	0.7	»	0.1	0.5
0.2	»	0.1	7.3	5.0	4.5	7.1	4.7	4.3
»	0.7	0.1	2.0	3.2	3.0	1.3	1.8	2.2
1.5	69.2	49.3	107.8	100.8	133.4[3]	94.2	84.1	108.0
4.3	5.7	5.5	22.2	70.7	70.7	16.4	57.3	57.7
0.8	1.0	0.9	0.1	0.8	0.2	»	0.7	0.1
1.1	1.3	1.2	6.0	3.5	8.1	5.2	2.7	6.8
5.7	13.2	13.2	6.6	9.5	6.3	5.2	7.8	5.3
57.7	58.7	51.6	81.7	129.2	118.9	58.3	82.0	74.8
32.7	29.8	35.1	23.4	27.1	24.7	16.7	19.8	18.9
51.2	41.6	56.0	44.4	51.9	61.9	32.9	39.3	48.8
7.6	16.9	13.0	34.3	33.2	41.9	23.7	22.4	28.9
30.1	36.4	25.8	38.0	36.4	38.3	25.8	24.8	25.9
»	»	»	0.2	0.2	0.1	0.2	0.2	»
0.4	0.4	0.4	1.6	1.8	2.3	1.4	1.5	2.0
28.7	31.1	28.4	14.8	12.8	7.7	11.0	9.6	5.4
54.0	45.9	42.7	28.4	31.7	28.7	23.0	26.9	23.4
2.7	5.3	3.1	2.9	5.3	3.7	2.6	4.7	3.2
0.2	0.4	0.6	9.6	8.2	6.6	8.3	7.1	5.9
0.1	»	0.1	0.1	0.2	0.2	0.1	0.2	0.1
46.2	26.2	20.2	26.6	18.3	15.7	23.2	17.2	14.4
0.5	1.1	1.3	6.5	7.2	7.8	5.6	6.9	7.2
21.7	16.9	18.0	17.1	17.3	19.8	14.1	15.3	17.3
21.6	10.9	15.7	15.4	12.9	14.9	13.1	11.0	12.9
51.6	75.9	70.7	139.3	141.6	150.3	126.8	128.9	135.6
8.3	10.1	12.5	13.6	13.2	14.2	8.4	8.3	10.1
1.1	1.2	1.3	0.3	0.5	0.4	0.2	0.4	0.3
5.0	10.0	5.0	0.9	1.8	0.9	0.8	1.2	0.8
15.0	22.6	21.0	5.8	5.6	6.5	5.3	5.1	5.9
0.5	0.3	0.4	»	»	»	»	»	»
»	»	»	0.9	0.9	0.9	»	»	»
126.4	2,528.2	2,641.8	3,526.4	3,921.2	4,086.5	2,642.6	2,924.2	3,088.4

Dont 0.2 seulement de la Californie (0.1 en 1864). — 3. Dont 7.8 pour la Californie (10.6 en 1864).

MOUVEMENT GÉNÉRAL DES ESPÈCES MONNAYÉES ET LINGOTS DE MÉTAUX PRÉCIEUX

CONSTATÉ PAR LES DOUANES FRANÇAISES.

(Valeurs en millions de francs.)

Suite aux tableaux du tome Ier, p. 500 à 503.

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.	A L'IMPORTATION.			A L'EXPORTATION.		
	1863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
Angleterre	213.8	349.3	202.6	62.3	44.4	81.1
Allemagne	148.8	106.0	95.4	23.4	10.2	5.4
Belgique	26.2	37.8	49.8	29.7	35.2	21.4
Suisse	15.6	12.0	2.6	27.3	22.3	9.6
Italie	95.6	148.2	144.6	202.0	145.9	167.2
Espagne	60.0	103.8	49.1	67.0	69.2	22.1
Russie	7.6	0.5	1.1	0.8	0.5	0.2
Grèce	1.1	3.9	5.4	2.0	0.2	0.1
Turquie	7.1	21.3	25.8	34.0	1.3	6.7
Égypte	1.5	5.2	32.6	69.4	26.9	95.3
États barbaresques	3.3	2.5	6.1	7.2	4.2	13.5
États-Unis	0.3	1.2	1.0	1.8	»	0.2
Autres pays	16.9	23.6	63.2	»	»	»
Soit principalement :						
Maurice et le Cap, avec les côtes orientales et occidentales de l'Afrique	»	»	»	1.3	1.4	1.9
Inde anglaise	»	»	»	85.5	149.0	57.5
Java	»	»	»	0.1	1.2	0.8
Chine, Cochinchine et Océanie	»	»	»	24.7	15.0	7.5
Algérie	»	»	»	0.7	5.8	1.0
Ile de la Réunion	»	»	»	0.2	0.3	0.5
Tous autres	»	»	»	14.2	199.2	14.4
Totaux du commerce général	597.8	814.8	679.3	658.6	732.2	506.4
Dont au commerce spécial	532.6	783.5	659.4	587.8	650.8	433.4
Soit en or	369.8	464.0	419.4	357.7	338.9	268.6
en argent	161.0	267.7	236.1	229.4	310.1	163.5
en platine	1.8	1.8	3.8	0.6	1.0	0.5
en cuivre et billon	»	»	0.1	0.1	0.8	0.8

On n'a, jusqu'à présent, que des données provisoires et sujettes à rectification sur l'importance du commerce extérieur de la France en 1866. Les résultats qu'elles offrent n'ont encore été totalisés, par l'administration des douanes, que pour le commerce spécial, dont voici le résumé général:

	Marchandises.	Espèces et métaux précieux.
	Francs.	Francs.
Importations	2,959,662,000	1,047,616,000
Exportations	3,390,528,000	507,213,000
Totaux	6,350,190,000	1,554,829,000

II.

COMMERCE EXTÉRIEUR DU ROYAUME-UNI

PENDANT LES ANNÉES 1863, 1864 ET 1865.

MOUVEM

DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES DU ROYAU

(Valeurs réelles ou d

Suite aux tableaux

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.		IMPORTATION GÉNÉRALE. 1863.	1864.	1865.
I. *Étranger.*				
Russie	Baltique	8,504.7	10,393.1	[illegible]
	Mer Blanche	787.3	1,044.5	[illegible]
	Mer Noire	3,127.3	3,275.1	[illegible]
	Ports du Pacifique	»	»	»
		12,419.3	14,712.7	[illegible]
Suède	Baltique	2,050.9	2,283.5	[illegible]
	Cattégat	1,181.2	1,243.1	[illegible]
		3,232.1	3,526.6	[illegible]
Norvége		1,231.1	1,572.8	[illegible]
Danemark proprement dit		1,562.4	1,664.8	[illegible]
Islande, îles Feroër et Groënland		62.9	63.4	[illegible]
Antilles danoises		160.4	121.1	[illegible]
Duchés de l'Elbe		800.7	814.1	[illegible]
Prusse		6,231.5	5,862.9	[illegible]
Mecklembourg		219.5	340.2	[illegible]
Hanovre		189.6	196.3	[illegible]
Oldenbourg		34.7	13.3	[illegible]
Villes anséatiques.	Hambourg	6,068.3	7,058.8	[illegible]
	Brême	870.6	861.1	[illegible]
	Lubeck	7.3	3.2	[illegible]
		6,946.2	7,923.1	[illegible]
Hollande		8,661.1	11,660.2	[illegible]
Java		22.4	16.7	[illegible]
Curaçao		14.7	14.7	[illegible]
Surinam		109.2	74.1	[illegible]
Belgique		5,174.2	6,411.0	[illegible]
France	Manche et Océan	23,735.2	25,252.9	[illegible]
	Méditerranée	290.5	387.8	[illegible]
		24,025.7	25,640.7	[illegible]
Algérie		104.2	137.5	[illegible]
Sénégal		»	»	»
Inde française et Madagascar		117.0	118.0	[illegible]
Antilles françaises et Cayenne		20.8	0.4	»
Portugal proprement dit		2,333.8	2,202.5	[illegible]
Açores		318.6	342.1	[illegible]
Madère		20.3	17.3	[illegible]
Iles du Cap-Vert		»	»	»

1. Comprenant les réexportations de produits coloniaux et étrangers.

ÉRAL

VEC SES COLONIES ET LES PAYS ÉTRANGERS.

n milliers sterling).

r, p. 520 à 527.

EXPORTATION GÉNÉRALE 1.			EXPORTATION DES PRODUITS du sol et de l'industrie britanniques en particulier.		
1863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
4,807.4	5,702.6	5,667.6	2,404.5	2,570.8	2,584.0
30.7	10.4	8.3	19.4	4.3	4.3
448.5	373.3	504.5	271.4	271.3	334.7
0.1	»	»	»	»	»
5,286.7	6,086.3	6,180.4	2,695.3	2,846.4	2,923.0
302.6	379.3	397.2	174.6	215.4	253.8
819.1	921.7	1,233.6	432.4	515.9	649.5
1,121.7	1,301.0	1,630.8	607.0	731.3	903.3
724.5	948.0	852.9	557.0	772.1	677.0
1,040.0	1,448.9	1,543.2	866.5	1,145.7	1,250.5
16.1	9.5	17.0	14.2	7.0	14.0
731.7	763.4	701.6	710.5	746.8	688.9
162.1	185.4	155.8	124.2	145.0	147.3
4,219.0	2,314.9	4,010.3	1,917.3	1,134.4	2,095.3
77.0	55.6	82.4	72.4	51.3	77.0
1,583.6	1,464.8	859.5	568.3	690.0	399.5
54.8	33.6	60.9	54.8	33.2	59.9
5,485.5	18,434.7	20,219.9	10,241.4	12,571.4	13,942.3
1,567.9	2,293.4	2,732.8	488.5	807.4	1,143.3
80.0	41.4	31.7	76.2	40.0	31.0
7,133.4	20,769.5	22,984.4	10,806.1	13,418.8	15,116.6
12,664.0	14,053.2	14,960.9	6,324.7	6,884.9	8,137.8
655.2	801.9	931.6	650.4	796.8	927.8
83.9	128.7	93.9	83.3	126.4	92.5
39.1	35.3	45.5	28.7	33.2	36.6
5,059.7	5,979.7	6,896.2	2,107.3	2,301.3	2,935.8
23,153.0	23,636.8	25,210.2	8,581.6	8,091.8	8,983.5
141.6	188.6	144.9	91.7	95.6	78.6
23,294.6	23,825.4	25,355.1	8,673.3	8,187.4	9,062.1
13.8	12.2	12.4	13.7	12.2	12.4
5.0	7.5	11.1	3.5	7.2	11.0
0.1	0.9	»	»	»	»
29.6	13.9	15.0	14.6	13.9	13.0
2,658.3	2,475.3	2,550.9	2,225.8	2,091.3	2,066.0
96.5	120.6	90.1	85.3	107.0	82.2
73.0	85.3	73.1	63.9	71.5	64.6
21.5	26.1	23.6	20.6	24.4	21.5

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.		IMPORTATION GÉNÉRALE. 1863.	1864.	1865
Angola		37.0	52.2	76
Mozambique		»	»	[illegible]
Inde portugaise		»	»	»
Macao		70.6	124.8	17
Espagne	Océan	3,379.1	4,100.9	2,64
	Méditerranée	1,465.2	1,778.8	2,11
		4,844.3	5,879.7	4,76
Canaries		147.4	127.4	23
Fernando-Po		22.3	26.2	2
Philippines		1,392.2	854.4	1,25
Antilles espagnoles		4,276.0	6,305.7	5,06
Italie	Terre ferme sarde	271.9	198.2	17
	Ile de Sardaigne	9.3	29.3	4
	Toscane	558.5	388.7	55
	Naples	629.5	651.6	70
	Sicile	818.7	870.9	98
	Ancône et Romagne	69.2	39.9	2
		2,357.1	2,178.6	2,48
État romain		1.1	2.5	2
Autriche	Vénétie	425.4	512.1	48
	Littoral illyrien, croate et dalmate	454.0	369.2	67
Grèce		980.4	740.5	79
Iles Ioniennes [1]		»	170.4	27
Empire ottoman	Turquie d'Europe	2,842.8	2,961.3	3,14
	Roumanie	634.7	381.6	34
	Asie mineure	2,427.6	2,701.9	2,25
	Syrie et Palestine	121.9	261.6	74
	Golfe Persique et Hedjaz	31.6	»	17
Égypte [2]		16,495.6	19,602.2	21,77
Tunis		10.3	3.1	5
Tripoli		»	2.0	»
Maroc		427.8	272.2	41
Côte occidentale d'Afrique [3]		1,353.0	985.7	1,239
États indigènes de la côte orientale		34.4	73.2	11
— de Madagascar		»	»	»
Perse		»	»	0
Arabie (Mascate)		»	»	»
États indépendants de l'archipel Indien (Bornéo)		45.6	66.5	55
Siam		20.7	14.5	9
Cochinchine		»	»	»
Chine (sans Hong-Kong)		12,826.8	12,667.2	10,499.
Japon		1,283.6	1,423.8	614.
Iles du Pacifique		20.0	18.2	26
Haïti et Santo-Domingo		276.6	251.2	230.

1. Depuis le 1er juin 1864, date de leur réunion avec la Grèce.
2. Y compris le transit avec l'Inde et l'Extrême Orient par Suez.

EXPORTATION GÉNÉRALE.			EXPORTATION DES PRODUITS du sol et de l'industrie britanniques en particulier.		
863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
34.3	51.4	76.8	34.2	47.9	73.0
»	0.3	»	»	0.3	»
7.2	»	»	7.2	»	»
»	»	»	»	»	»
,042.6	1,683.9	1,284.8	1,742.6	1,449.1	1,046.0
,438.4	2,161.4	1,730.7	1,766.0	1,635.7	1,131.4
,481.0	3,845.3	3,015.5	3,508.6	3,084.8	2,177.4
141.3	176.9	216.5	124.3	144.8	177.5
32.3	19.0	11.2	28.6	12.3	8.2
576.1	790.1	980.6	556.9	765.7	955.3
2,225.4	3,176.0	2,327.8	2,131.1	3,002.0	2,193.7
3,009.4	2,461.9	1,925.2	2,106.7	1,844.3	1,470.2
7.7	67.4	57.0	7.7	65.8	56.7
1,234.5	1,123.3	1,262.7	1,073.7	951.2	1,128.3
1,907.1	1,804.9	1,622.0	1,626.8	1,584.5	1,475.6
735.1	910.7	906.8	682.4	870.2	868.2
413.7	298.9	337.0	403.8	281.5	308.8
7,307.5	6,667.1	6,110.7	5,901.1	5,597.5	5,307.8
31.0	73.7	12.9	26.9	72.6	12.9
264.4	194.9	221.9	137.2	139.5	153.7
1,245.2	1,060.0	861.8	864.7	792.1	724.6
388.9	470.7	651.2	342.0	433.9	582.3
»	326.4	475.8	»	310.1	436.2
4,688.3	5,156.1	5,133.1	4,427.9	4,881.2	4,961.7
182.8	197.0	201.1	157.9	159.5	162.2
1,075.5	1,122.0	714.3	1,044.1	1,070.8	694.1
1,054.9	1,397.1	1,353.2	1,026.6	1,366.6	1,334.9
243.7	26.8	22.2	242.6	25.9	22.0
4,511.4	6,195.9	6,168.2	4,406.3	6,051.7	5,990.9
4.9	1.7	106.5	4.9	1.7	102.1
»	0.8	»	»	»	»
235.2	224.5	320.4	174.6	162.5	270.5
778.8	664.7	747.1	590.1	498.5	548.2
19.1	28.9	66.2	19.1	25.1	60.3
16.7	33.0	»	13.1	30.9	»
»	0.6	16.7	»	0.5	16.2
1.2	0.8	0.3	1.2	0.8	0.3
»	»	»	»	»	»
12.1	15.3	35.4	12.0	15.1	34.9
36.6	»	»	36.6	»	»
2,540.2	3,220.3	3,688.4	2,416.7	3,092.6	3,603.6
125.6	667.0	1,654.0	108.9	627.4	1,576.8
141.7	188.3	36.7	141.1	184.6	36.3
545.2	459.9	348.4	528.6	450.6	335.3

Abstraction faite des établissements européens.

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.		IMPORTATION GÉNÉRALE. 1863.	1864.	1865
États-Unis de l'Amérique du Nord.	Atlantique, ports du Nord	18,528.7	17,175.2	16,32
	— ports du Sud	515.4	365.3	5,13
	Pacifique	527.9	383.2	17
		19,572.0	17,923.7	21,62
Mexique	Atlantique	2,287.7	3,109.2	3,13
	Pacifique	6.6	20.1	7
		2,294.3	3,129.3	3,21
Amérique centrale.	Atlantique	40.2	54.8	7
	Pacifique	445.7	372.6	62
		485.9	427.4	69
Nouvelle-Grenade.	Atlantique	771.9	1,683.2	1,56
	Pacifique	2.4	1.5	[illegible]
		774.3	1,684.7	1,56
Vénézuéla		23.8	181.0	22
Équateur		68.6	27.0	4
Pérou		3,565.3	2,655.4	4,00
Bolivie		259.2	154.0	15
Chili		2,288.9	3,162.2	3,79
Brésil		4,491.0	7,021.1	6,79
Uruguay		1,220.6	1,099.3	1,24
Confédération argentine		1,239.7	1,186.2	1,01
Patagonie		2.3	»	»
Pêche de la baleine arctique		76.0	79.8	13
Totaux du commerce avec l'étranger		164,235.3	181,207.7	198,23
II. *Colonies anglaises.*				
Helgoland		»	0.8	»
Iles de la Manche		648.5	836.5	41
Gibraltar		69.1	117.1	14
Malte		158.6	128.0	8
Iles Ioniennes[1]		192.9	18.9	»
Établissements de la Gambie		37.3	41.7	30
Sierra-Leone		64.7	54.9	70
Établissements de la Côte-d'Or		89.3	198.8	29
Ascension		»	»	»
Sainte-Hélène		16.3	10.7	47
Cap de Bonne-Espérance		1,779.1	1,727.0	2,218
Cafrerie		14.6	14.0	25
Établissement de Natal		126.1	234.9	201
Maurice		1,986.3	1,589.8	1,246
Aden		3.0	0.1	»
Inde anglaise.	Bombay et Sind	30,284.0	33,609.0	22,369
	Madras	6,020.9	5,594.1	4,612
	Bengale et Pégu	12,129.7	13,092.5	10,413
		48,434.6	52,295.6	37,395

1. Jusqu'au 1er juin 1864.

EXPORTATION GÉNÉRALE.			EXPORTATION DES PRODUITS du sol et de l'industrie britanniques en particulier.		
1863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
9,128.2	19,155.2	24,231.6	14,800.0	15,711.1	20,339.3
43.4	88.5	401.4	43.4	87.9	390.2
525.2	928.1	537.8	501.0	909.5	498.5
9,696.8	20,171.8	25,170.8	15,344.4	16,708.5	21,228.0
1,710.8	2,229.9	1,943.6	1,640.7	1,809.6	1,873.3
38.0	1.9	23.8	37.9	0.2	23.6
1,748.8	2,231.8	1,967.4	1,678.6	1,809.8	1,896.9
51.0	94.4	69.8	49.9	92.6	67.2
95.4	138.5	86.4	90.7	129.2	70.9
146.4	232.9	156.2	140.6	221.8	138.1
1,610.9	2,117.2	2,411.0	1,554.4	2,057.2	2,365.1
4.7	1.9	8.3	3.8	1.6	6.2
1,615.6	2,119.1	2,419.3	1,558.2	2,058.8	2,371.3
411.9	493.4	398.0	402.3	483.0	389.4
10.1	5.8	30.0	9.9	2.7	28.7
1,055.1	1,354.9	1,205.9	1,027.3	1,331.7	1,185.8
»	3.8	1.0	»	3.5	1.0
1,474.0	1,719.8	1,626.3	1,431.8	1,683.6	1,602.0
4,082.6	6,369.4	5,771.0	3,964.3	6,249.3	5,654.9
549.0	1,006.6	836.3	535.0	994.0	812.9
1,348.1	1,782.1	1,988.6	1,331.0	1,757.5	1,950.9
»	»	0.1	»	»	0.1
0.3	1.3	0.5	»	1.2	»
41,932.1	156,892.0	167,284.8	95,723.1	108,734.6	117,628.6
»	»	0.3	»	»	0.3
1,012.9	1,208.4	892.0	867.8	1,016.0	752.3
1,471.5	1,333.0	1,240.7	1,267.9	1,206.2	1,120.8
726.2	870.8	726.0	622.6	753.1	631.9
458.0	128.2	»	405.1	110.2	»
101.9	45.5	61.0	69.0	28.2	43.9
220.9	180.0	221.8	178.7	159.0	187.3
101.5	134.1	198.2	80.8	85.7	171.7
8.0	13.1	8.3	7.1	9.8	7.8
39.5	39.2	54.2	33.5	35.8	46.1
1,304.2	1,884.1	1,501.9	1,230.1	1,814.3	1,455.7
13.4	32.4	23.9	11.9	29.4	22.2
308.8	464.0	232.6	281.3	427.9	223.2
549.3	674.6	613.0	511.8	655.9	597.4
45.2	32.0	46.2	45.0	31.8	45.6
9,284.0	9,604.7	6,895.4	8,916.9	9,235.4	6,699.5
1,757.1	1,638.6	1,699.3	1,713.7	1,591.9	1,650.0
9,776.3	9,504.6	10,238.5	9,371.6	9,124.3	9,910.9
20,817.4	20,747.9	18,833.2	20,002.2	19,951.6	18,260.4

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.		IMPORTATION GÉNÉRALE. 1863.	1864.	1865.
Singapour et détroit de Malacca		1,830.5	2,069.8	2,155.
Ceylan		3,699.4	3,173.8	3,707
Hong-Kong		1,288.9	2,881.9	773
Australie	occidentale	60.7	70.7	74
	méridionale	1,097.8	1,203.8	1,225
	Victoria	2,681.2	4,043.8	4,399
	Nouvelle-Galles du Sud	1,966.9	2,809.9	2,703
	Queensland	253.2	344.4	177
	Tasmanie	360.4	464.3	429
	Nouvelle-Zélande	740.4	1,102.4	1,266
		7,160.7	10,039.3	10,273
Provinces de l'Amérique du Nord.	Columbia et Vancouver	42.8	44.1	47
	Établissements de la Compagnie de la baie d'Hudson	154.0	119.2	242
	Terre-Neuve et Labrador	435.7	315.6	433
	Canada	5,867.1	4,562.8	4.013
	Nouveau-Brunswick	1,447.2	1,492.5	1,420
	Ile du Prince Édouard	63.5	58.4	85
	Nouvelle-Écosse et Cap Breton	155.3	258.2	108
		8,165.6	6,850.7	6,350
Bermudes		820.3	1,998.7 [1]	260
Antilles anglaises.	Bahamas et îles turques	2,282.7	3,154.2 [1]	1.340
	Jamaïque	1,126.6	1,186.1	997
	Tortole et Virgin-Gorda	56.6	22.2	22
	Saint-Christophe	229.6	144.8	266
	Névis	43.5	23.9	34
	Antigua	256.2	81.9	203
	Montserrat	7.9	14.9	11.
	Dominique	59.4	62.9	74
	Sainte-Lucie	110.1	127.3	118
	Saint-Vincent	200.4	218.1	199.
	Barbade	891.9	796.5	798.
	Grenade	140.2	161.0	149.
	Tabago	63.3	73.2	68.
	La Trinité	804.1	1,096.2	877.
		6,272.4	7,163.2	5,162.
Guyane	Démerary	1,378.1	1,741.8	1,565.
	Berbice	132.4	169.4	141.
		1,510.5	1,911.2	1,707.
Balise		297.9	372.2	244.
Iles Falkland		17.7	14.9	21.
Totaux du commerce avec les colonies		84,683.7	93,744.5	72,840.
Totaux généraux du commerce britannique		248,919.0	274,952.2	271,072.

1. Consistant principalement en cotons des États du sud de l'Union.

EXPORTATION GÉNÉRALE.			EXPORTATION DES PRODUITS du sol et de l'industrie britanniques en particulier.		
1863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
1,516.4	1,230.2	1,510.4	1,486.8	1,181.7	1,440.1
1,140.2	882.8	718.4	1,075.9	826.3	687.2
1,558.6	1,768.1	1,587.0	1,473.2	1,618.9	1,548.7
99.2	108.4	126.4	85.4	97.5	112.5
1,128.5	1,188.5	1,585.5	1,057.9	1,116.7	1,506.5
6,281.7	5,776.5	6,033.1	5,802.7	5,316.8	5,728.0
3,242.3	3,010.7	3,834.8	2,949.4	2,741.9	3,571.1
344.8	475.2	620.5	316.5	450.0	595.9
349.8	293.4	245.6	315.2	266.7	231.4
2,198.0	2,071.2	1,720.6	1,971.4	1,867.6	1,593.8
13,644.2	12,924.0	14,166.4	12,498.5	11,857.2	13,339.2
331.7	194.7	183.2	302.5	162.9	161.4
81.6	74.8	73.2	72.9	69.1	67.1
492.0	443.3	438.9	442.1	391.7	382.8
2,938.2	3,418.7	3,115.4	2,479.2	3,059.8	2,448.1
539.9	783.5	538.7	486.3	707.9	454.5
130.3	174.8	159.7	107.7	147.2	129.4
1,013.3	1,178.1	1,211.4	922.7	1,057.0	1,064.3
5,526.9	6,267.8	5,720.5	4,813.5	5,595.7	4,707.7
659.8	781.7	70.6	607.4	657.0	62.7
1,390.7	988.6	275.0	1,198.1	919.0	251.3
624.6	673.0	617.5	585.6	616.3	583.4
»	0.5	»	»	0.5	»
64.4	63.2	94.7	57.0	57.1	87.2
0.1	0.5	0.5	»	0.5	0.5
90.4	72.7	83.5	78.5	67.7	76.6
1.0	1.5	0.3	0.9	1.4	0.3
19.7	19.1	26.3	18.9	15.0	23.3
21.7	32.5	28.1	17.1	30.0	25.3
42.1	61.7	52.0	34.3	52.6	46.3
352.6	486.9	478.6	298.4	415.4	420.5
42.1	45.4	50.5	36.4	39.3	45.1
18.2	15.5	17.7	16.9	14.8	16.6
310.0	478.1	402.5	281.6	419.9	370.1
2,977.5	2,939.2	2,127.2	2,623.8	2,649.5	1,946.6
539.1	834.3	749.8	477.9	743.8	682.4
38.9	55.6	59.0	34.5	52.0	56.5
578.0	889.9	808.8	512.4	795.8	738.9
175.5	210.1	172.2	161.4	204.6	160.0
14.5	15.2	11.2	11.3	12.8	9.3
54,970.3	55,696.2	51,546.8	50,879.3	51,714.4	48,207.1
96,902.4	212,588.2	218,831.6	146,602.3	160,449.1	165,835.7

MOUVEMENT DES MARCHANDISES ÉTRANGÈRES

REÇUES EN TRANSIT ET TRANSBORDÉES DANS LES PORTS DU ROYAUME-UNI[1].

(Valeurs en milliers sterling.)

Suite aux tableaux du tome Ier, p. 530.

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.	ENTRÉE.			SORTIE.		
	1863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
Russie	82.1	45.4	24.3	98.7	102.8	83.9
Suède	»	»	»	20.3	32.1	16.9
Danemark	5.8	26.1	3.4	22.7	60.6	7.2
Duchés de l'Elbe	»	»	»			23.7
Prusse	11.0	3.3	3.6	31.3	43.2	22.8
Villes anséatiques	398.8	1,213.3	1,122.1	111.9	111.3	113.0
Hollande	525.0	621.9	749.0	75.1	97.1	55.9
Belgique	494.3	740.4	815.3	26.2	67.5	12.1
Iles de la Manche	15.7	25.3	16.6	21.4	18.0	20.3
France	3,128.1	2,695.6	2,978.4	170.4	50.9	186.2
Portugal et îles	11.5	30.2	22.2	9.0	13.0	32.6
Espagne et Canaries	57.2	74.0	68.9	7.5	49.2	32.1
Italie	10.4	9.0	65.0	64.9	42.6	12.7
Vénétie et Trieste	11.8	4.6	31.5	»	»	»
Iles Ioniennes	»	»	»	29.9	46.1	40.7
Empire turc	139.8	76.2	78.7	300.3	249.1	280.2
Égypte	2.1	1.9	4.8	22.6	26.0	27.3
Maroc et côte occid. d'Afrique	»	»	»	26.5	20.1	38.3
Possessions anglaises dans l'Afrique australe	»	»	»	29.5	35.2	27.6
Indes orientales anglaises	47.5	20.8	61.8	215.9	236.0	342.8
Philippines	23.8	45.8	28.2	41.6	71.9	40.2
Chine	102.5	63.2	56.3	82.4	122.1	133.1
Japon	7.2	5.0	4.8	4.1	25.6	73.2
Australie	»	»	»	370.7	344.3	312.4
Possessions anglaises dans l'Amérique du Nord	»	»	»	93.9	118.3	97.2
Indes occidentales anglaises	»	»	»	52.0	57.7	48.4
Cuba	34.4	46.6	203.5	»	»	»
Saint-Thomas	34.8	14.6	15.7	»	»	»
Haïti et autres Antilles non anglaises	»	»	»	426.7	420.1	368.1
États-Unis	75.7	52.6	14.0	2,395.7	2,711.2	3,122.5
Mexique	»	»	»	75.0	181.3	108.8
Amérique centrale	»	»	»	30.9	13.0	6.7
Nouvelle-Grenade	»	»	»	182.5	224.5	287.5
Vénézuéla	»	»	»	9.2	32.5	36.9
Brésil	49.5	111.3	47.9	114.0	181.9	256.3
La Plata	»	»	»	4.2	27.5	64.8
Chili	»	»	»	10.3	20.1	16.5
Pérou	»	»	»	12.0	19.0	9.2
Pays divers	60.2	61.6	53.5	110.4	116.8	11.6
Totaux	5,330.0	5,988.7	6,469.5	5,330.0	5,988.7	6,469.5

1. Ces marchandises ne sont pas comprises dans les relevés qui précèdent.

MOUVEMENT D'IMPORTATION ET D'EXPORTATION

DU NUMÉRAIRE ET DES MÉTAUX PRÉCIEUX DÉCLARÉS DANS LE ROYAUME-UNI.

(Valeurs en milliers sterling.)

Suite aux tableaux du tome Ier, p. 531 et 532.

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.	IMPORTATION.			EXPORTATION.		
	1863.	1864.	1865.	1863.	1864.	1865.
Russie	912.5	53.9	19.6	2,707.9	0.3	»
Danemark	»	»	»	164.2	107.7	21.8
Villes anséatiques	872.0	856.3	184.4	1,462.9	249.0	565.4
Hollande	535.1	440.0	434.0	221.4	543.2	1,027.5
Belgique	970.8	1,195.5	210.0	211.3	265.3	618.0
France	1,444.3	1,689.0	1,161.9	4,761.0	9,921.6	4,962.9
Portugal et îles	59.2	150.0	806.0	638.8	202.0	82.4
Espagne et Canaries	8.9	17.4	26.8	1,058.8	1,412.7	1,412.4
Gibraltar	38.4	58.3	84.9	52.7	4.6	»
Malte	2.3	12.7	2.8	184.8	110.5	30.0
Grèce	»	»	»	54.9	»	»
Turquie	98.6	2.1	1.5	35.5	»	0.3
Égypte	18.1	66.5	317.4	12,289.4	8,368.1	4,388.5
Maroc	»	»	»	27.4	5.7	8.7
Côte occidentale d'Afrique	77.6	120.5	132.3	51.5	56.6	46.6
Possessions anglaises dans l'Afrique australe	8.8	6.9	56.1	166.0	135.4	19.5
Maurice	»	»	»	103.2	»	»
Australie	5,995.4	2,657.1	5,051.5	21.4	8.4	41.2
Colombie anglaise	12.7	12.1	»	»	»	»
Autres possessions anglaises dans l'Amérique du Nord	93.8	122.4	139.8	131.7	200.6	83.4
Mexique, autres parties de la ci-devant Amérique espagnole et Indes occidentales	10,548.1	12,242.3	7,376.0	379.3	266.9	323.6
Brésil	162.4	250.9	416.9	1,731.0	1,069.7	1,376.7
États-Unis	8,147.5	7,634.9	4,534.6	54.2	189.7	65.9
Autres pays	24.4	139.3	505.7	34.7	14.2	17.8
Totaux	30,030.8	27,728.3	21,462.2	26,544.0	23,182.3	15,092.5
Soit en or	19,142.7	16,901.0	14,485.6	15,308.3	13,279.7	8,493.3
Soit en argent	10,888.1	10,827.3	6,976.6	11,240.7	9,852.6	6,599.2

III.

TABLEAU SYNOPTIQUE

DU COMMERCE DE LA FRANCE ET DU ROYAUME-UNI

AVEC LES PRINCIPAUX PAYS ÉTRANGERS

DANS LES ANNÉES 1854, 1860 ET 1865.

TABLEAU SYNOPTIQUE DU COMME

AVEC LES PRINCIPAUX PAYS ÉTRANG

Mouvement des marchandises

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.	COMMER de la France, y compris le transit. 1854.	1860.	1865.
Russie	62.8	119.6	147.9
Suède	10.3	22.8	36.6
Norvège	21.1	34.8	47.8
Danemark et duchés	5.3	4.2	4.4
Allemagne	192.6	515.0	583.4
Pays-Bas	63.3	75.1	83.2
Belgique	421.3	409.5	711.2
Suisse [1]	346.0	550.8	731.9
Portugal et îles	13.8	24.5	46.8
Espagne et Canaries	167.8	240.8	288.[illegible]
Autriche et Vénétie	17.0	27.4	34.[illegible]
Italie	298.6	480.9	720.0
Grèce [2]	7.3	14.6	21.8
Turquie	100.8	209.7	259.1
Égypte	25.1	43.4	211.9
États barbaresques	13.1	37.8	35.4
Côte occidentale d'Afrique	13.2	13.4	23.2
Inde anglaise [3]	58.3	67.6	98.9
Java	12.3	11.1	4.3
Philippines	1.5	1.3	0.8
Chine [4]	6.6	6.9	49.3
Japon			9.0
États-Unis	533.2	627.7	189.6
Mexique	28.3	21.8	76.4
Amérique centrale	2.2	1.3	1.3
Nouvelle-Grenade	4.6	7.9	9.5
Vénézuéla	12.3	12.2	24.9
Équateur	0.5	1.0	2.8
Pérou et Bolivie	27.1	58.7	59.4
Chili	25.7	44.4	54.9
République argentine	34.0	90.9	119.1
Uruguay	16.7	48.4	62.5
Brésil	72.0	133.7	215.0
Haïti	15.4	31.5	38.8
Cuba et Porto-Rico	47.1	62.0	83.5
Saint-Thomas	6.6	5.8	7.1

1. Les opérations de l'Angleterre avec la Suisse rentrent dans son mouvement commercial avec la France.

2. Y compris les îles Ioniennes, en 1865.

Observons finalement aussi que l'année 1854 coïncide avec la guerre d'Orient,

LA FRANCE ET DU ROYAUME-UNI

NS LES ANNÉES 1854, 1860 ET 1865.

évalué en millions de francs.

NÉRAL			EXPORTATION					
du Royaume-Uni, sans les transbordements.			des produits britanniques.			des produits français, ainsi que des produits étrangers nationalisés en France.		
1854.	1860.	1865.	1854.	1860.	1865.	1854.	1860.	1865.
108.2	541.2	589.1	1.4	81.7	73.1	1.7	26.7	25.1
77.3	103.3	145.8	8.4	13.7	22.6	2.2	2.2	4.2
46.9	44.8	57.7	10.1	12.4	16.9	1.8	2.7	4.7
92.4	87.3	125.4	19.0	18.3	35.8	3.7	2.2	3.1
117.5	836.3	1,089.8	211.3	333.9	443.7	71.9	182.6	256.5
140.6	450.2	634.4	114.3	152.9	203.4	22.4	20.5	27.1
174.7	201.1	356.3	35.2	40.3	73.4	143.6	166.8	257.6
»	»	»	»	»	»	57.8	136.0	230.9
103.1	112.2	139.1	37.3	46.2	55.3	6.8	13.1	26.1
30.1	171.9	206.0	33.8	65.0	58.9	61.2	104.6	157.3
42.8	61.8	56.1	15.9	24.8	22.0	3.7	4.9	5.5
126.5	203.2	215.9	56.9	112.8	133.0	95.1	183.6	283.8
4.8	26.3	55.0	2.0	8.6	25.5	2.7	7.1	12.4
156.3	274.0	331.7	78.6	130.9	179.4	27.8	40.4	63.0
118.1	323.7	698.5	31.3	62.0	149.8	6.3	15.3	57.4
8.2	12.8	21.1	1.9	4.4	9.3	2.6	6.7	9.8
58.8	73.0	49.7	16.2	23.8	13.7	1.2	2.1	3.0
107.4	819.8	1,405.7	228.2	424.1	454.5	5.4	9.8	6.7
21.4	44.4	23.3	15.9	35.3	23.2	1.6	1.3	0.9
25.2	32.2	55.9	8.8	16.8	18.9	0.3	0.4	0.1
153.8	370.4	418.2	25.0	133.3	128.8	3.7	3.7	1.6
»	4.2	56.7	»	»	39.4			0.5
103.2	1,690.9	1,169.9	535.2	541.8	530.7	216.5	249.9	108.0
17.1	25.7	129.6	10.8	11.6	47.4	18.2	12.3	57.7
8.2	10.5	21.3	4.4	4.5	3.5	0.9	0.9	0.1
16.5	35.2	99.7	6.8	20.3	59.3	2.7	4.6	6.8
8.7	8.8	15.5	7.5	8.1	9.7	5.0	2.7	5.3
1.1	4.6	1.8	0.3	1.9	0.7	0.2	0.9	2.0
03.3	105.3	134.0	23.7	34.5	29.7	16.6	31.6	25.9
71.2	108.1	135.6	35.5	42.6	40.0	19.1	27.2	28.9
64.6	73.0	75.1	31.8	44.5	48.8	18.1	36.2	48.8
21.5	45.3	52.1	11.5	23.1	20.3	9.2	21.8	18.9
127.4	171.0	314.2	72.3	111.2	141.4	31.5	59.3	74.8
7.9	13.5	14.5	4.9	10.3	8.4	4.3	8.4	5.4
111.2	122.5	184.8	26.8	38.3	54.8	14.9	26.4	23.4
17.7	18.6	21.1	14.2	16.5	17.2	5.3	5.2	5.9

1. Nous ne comprenons pas dans la comparaison l'Australie et l'Amérique anglaise, les relations de la
ance avec ces contrées étant insignifiantes.

2. Y compris Hong-Kong et Macao.

qui explique la faiblesse des chiffres du commerce avec la Russie, à cette époque.

IV.

MOUVEMENT GÉNÉRAL

DU COMMERCE EXTÉRIEUR DES DIVERSES CONTRÉES DU GLOBE

PENDANT LES DERNIÈRES ANNÉES.

Données complémentaires empruntées aux documents officiels de publication récente.

COLONIES ANGLAISES.

1° Canada (à la page 15).

Mouvement du commerce extérieur.

(Années finissant au 30 juin.)

	1865.	1866.
	Dollars.	Dollars.
Importations pour la consommation. .	44,620,469	53,802,319
Exportations et réexportations	42,481,151	56,328,374

2° Inde britannique (à la page 52).

Commerce maritime des trois présidences. — Mouvement général.

(Valeurs en livres sterling.)

	En 1863.	En 1864.	En 1865 [1].
Importations.	43,141,351	50,108,171	49,514,275
Exportations.	48,970,785	66,895,884	68,027,016
Totaux.	92,112,136	117,004,055	117,541,291
A savoir :			
Bengale et Birmanie.	32,557,002	36,605,236	»
Madras	8,498,366	11,422,686	»
Bombay	51,056,768	68,976,133	»

Le numéraire compris dans l'importation y figurait, en 1865, pour 21,363,352 liv. st. Les importations de marchandises ont plus que triplé, les exportations de produits de l'Inde plus que doublé depuis une quinzaine d'années.

1. C'est-à-dire exercices finissant auxdites années.

3° AUSTRALIE (à la page 67).

Nous empruntons aux dernières statistiques officielles les données suivantes, concernant le développement de la production et du commerce des colonies anglaises de cette partie du monde:

En 1865 ces colonies, y compris la Nouvelle-Zélande, ont importé pour 34,936,987 liv. st. de marchandises, en grande majorité fournies par le commerce de leur métropole, et exporté, de leur côté, pour 11,165,817 liv. st. d'or, 8,149,635 de laine, 1,335,748 de blé et 618,472 de minerai de cuivre, formant ensemble une valeur d'environ 21 1/4 millions sterling. Pendant les seize dernières années, les colonies de Victoria et de la Nouvelle-Galles du Sud ont produit, à elles seules, une valeur totale de 150 millions sterling en or, dont les 5/6 ont été fournis par la première, et la seconde a, de plus, extrait de ses gîtes houillers, réputés inépuisables, 4,617,100 tonneaux de houille. L'Australie méridionale, aussi, a exporté en dix ans pour 4,751,638 liv. st. de cuivre.

En 1865, les colonies australiennes, sans la Nouvelle-Zélande, avaient une population de près de 2 millions d'âmes, possédant 550,874 chevaux, 3,717,175 têtes de bétail de race bovine et 29,293,744 de race ovine. En 1825 on n'y comptait encore que 6,142 chevaux, 134,515 bêtes à cornes et 237,622 bêtes à laine.

Le commerce extérieur de la Nouvelle-Galles du Sud a atteint son maximum de 9,928,595 liv. st. à l'importation, et de 8,191,170 à l'exportation, en 1865.

ÉTATS-UNIS (à la page 105).

Mouvement général des marchandises et du numéraire.

(Valeurs en dollars de 5 fr. 40 c.)

	Importation.	Exportation.	Réexportation.
Exercice 1863-1864	329,563,000	320,035,000	20,257,000
— 1864-1865	234,434,000	306,307,000	30,390,000

BELGIQUE (à la page 132).

Mouvement des marchandises.

(Valeurs en millions de francs.)

	Commerce général.			Commerce spécial.		
	Importation.	Exportation.	Totaux.	Importation.	Exportation.	Totaux.
1864	1,259.4	1,173.3	2,432.7	688.9	596.9	1,285.8
1865	1,364.9	1,204.3	2,569.2	756.4	601.7	1,358.1

PAYS-BAS (à la page 140).

Mouvement général des marchandises et espèces métalliques.

(Valeurs en florins de 2 fr. 12 c.)

	Importation.	Exportation.	Totaux.	Importation pour la consommation.	Transit déclaré.
1864.	474,338,000	433,417,000	907,755,000	380,877,000	89,254,000
1865.	500,528,000	438,991,000	939,519,000	403,953,000	94,210,000

Voici quelle a été, dans ces chiffres, la part du commerce maritime :

	A l'importation. Florins.	A l'exportation. Florins.
En 1864.	310,266,000	247,338,000
En 1865.	321,868,000	237,445,000

Enfin, les espèces métalliques et lingots ont figuré dans l'ensemble du commerce extérieur des Pays-Bas pour les valeurs suivantes :

	A l'entrée. Florins.	A la sortie. Florins.
En 1864.	11,324,000	34,848,000
En 1865.	17,495,000	10,631,000

ASSOCIATION DOUANIÈRE ALLEMANDE (à la page 150).

Recettes brutes des douanes du Zollverein.

(Thalers de 3 fr. 75 c.)

	Droits d'entrée.	Droits de sortie.	Produit total.
1864.	24,369,114	163,227	24,532,341
1865.	23,923,365	67,720	23,991,085

VILLES ANSÉATIQUES.

1° Hambourg (à la page 168).

(Marcs de banque de 1 fr. 88 c.)

	Importation par mer.		Importation par terre et par l'Elbe supérieure.	
	Numéraire compris	Marchandises seulement.	Numéraire compris.	Marchandises seulement.
1864.	406,411,000	400,529,000	366,606,000	257,248,000
1865.	401,106,000	»	370,563,000	»

En totalité, les espèces et métaux précieux ont figuré pour 115,240,000 marcs dans les arrivages de 1864.

2° Brême (à la page 169).

Mouvement général de son commerce par terre et par eau.

(Thaler de 4 fr. 17 c.)

	Importations.	Exportations.
1863	67,145,000	60,407,000
1864	67,114,000	61,467,000
1865	77,294,000	70,880,000

3° Lubeck (à la page 170).

(Marcs courants de 1 fr. 53 c.)

	Importation par mer.	Importation par terre.
1864	21,792,000	56,201,000
1865	25,418,000	66,013,000

mais avec le numéraire, compris pour 4,299,000 marcs dans les arrivages de 1864 et pour 17,843,000 dans ceux de 1865.

DANEMARK ET DUCHÉS (à la page 178).

Le commerce extérieur de la monarchie danoise a présenté en 1863 les chiffres suivants:

(Rigsdaler de 2 fr. 81 c.)

Importations	39,415,000
Exportations	22,633,000
Total	62,048,000

Celui des duchés de Schleswig-Holstein, en particulier, était évalué, en 1862, à 14,377,000 rigsdaler, dont 9,805,000 figurent à l'importation et 4,572,000 à l'exportation. On y estimait, la même année, à 4,672,000 rigsdaler la valeur de la production de l'eau-de-vie.

NORVÉGE (à la page 181).

(Valeurs du commerce extérieur[1] en thaler species de 5 fr. 60 c.)

	Importations.	Exportations.
1859	15,485,000	9,649,000
1860	15,598,000	10,742,000
1861	19,390,000	?
1863	19,354,000	14,947,000

SUÈDE (à la page 185).

Marchandises et numéraire.

(Valeurs du commerce extérieur en rigsdaler de 1 fr. 43 c.)

	Importation.	Exportation.
1863	96,627,000	92,524,000
1864	96,549,000	94,000,000[1]

1. D'après l'*Almanach de Gotha*.

RUSSIE (à la page 192).

Commerce de la Russie et de la Pologne avec l'étranger et la Finlande en 1863.
Mouvement des marchandises.

	Roubles.
A l'importation	154,159,000
A l'exportation	152,094,000

PORTUGAL (à la page 201).

Commerce extérieur en 1861.

	Contos de reis.
Importations.	26,635
Exportations.	14,383
Réexportations	1,606
Total	42,624

ESPAGNE (à la page 210).

Mouvement général du commerce extérieur[1].

	Importations.	Exportations.	Totaux	
	Réaux de veillon.		en réaux.	en francs.
1862.	1,679,313,000	1,110,532,000	2,789,845,000	753,258,000
1863.	1,662,448,000	1,219,871,000	2,882,319,000	778,226,000

ROYAUME D'ITALIE (à la page 222).

(Valeurs actuelles ou effectives en francs.)

	Commerce général.			Commerce spécial.		
	Importations.	Exportations.	Totaux.	Importations.	Exportations.	Totaux
1863	982,294,000	700,266,000	1,682,560,000	902,185,000	633,859,000	1,536,044,000
1864	1,092,726,000	631,924,000	1,724,650,000	983,776,000	573,466,000	1,557,242,000
1865	1,023,844,000	613,137,000	1,636,981,000	965,174,000	558,286,000	1,523,460,000

La part du commerce de terre, dans le mouvement général de 1865, a été de 297 ½ millions à l'importation et de 200 ½ à l'exportation, soit de 498 millions de francs en total.

ÉTAT ROMAIN (à la page 229).

Le commerce extérieur de l'État romain actuel n'atteint plus qu'environ 7 millions de scudi (de 5 fr. 35 c.) par an, dont 4 à l'importation et 3 à l'exportation.

1. Commerce spécial, sans les ports francs des Canaries.

AUTRICHE.

1° *Commerce du Zollverband autrichien* (à la page 240).

(Valeurs en florins de 2 fr. 50 c.)

	Marchandises.			Espèces et lingots.	
	Commerce propre.		Transit.	Entrée.	Sortie.
	Importation.	Exportation.			
1863	254,193,000	291,207,000	125,416,000	30,614,000	30,519,000
1864	254,817,000	323,409,000	122,853,000	17,720,000	27,910,000
1865	256,791,000	344,509,000	115,631,000	22,074,000	20,622,000

2° *Commerce de la Dalmatie* (à la page 242).

(Numéraire compris.)

	Importation.	Exportation.	Transit.
1863	8,918,000	6,233,000	4,165,000
1864	7,950,000	5,817,000	3,706,000
1865	8,315,000	7,389,000	3,546,000

3° *Opérations du port franc de Trieste* (à la page 243).

	1864.	1865.
	Florins.	Florins.
Importations	73,591,000	76,244,000
Exportations	88,850,000	95,825,000
Totaux	162,441,000	172,069,000

Le commerce extérieur de ce port, les échanges du cabotage déduits, ressort, en 1865, à 57,620,000 florins pour les importations et à 66,777,000 pour les exportations, soit à 124,397,000 florins pour l'ensemble.

PRINCIPAUTÉS DANUBIENNES (à la page 253).

1° Moldo-Valachie.

Commerce extérieur en 1864.

	Piastres.		Francs.
Importations des deux ports de Galatz et d'Ibraïla	143,000,000	ou	53,600,000
Exportation totale	365,900,000	ou	137,200,000

2° Servie.

Commerce propre en 1863.

	Piastres.
Importation	79,888,000
Exportation	101,147,000

COUP D'ŒIL RÉTROSPECTIF

SUR LES FAITS ÉCONOMIQUES ET COMMERCIAUX LES PLUS RÉCENTS.

La rapidité avec laquelle tout marche et les changements s'opèrent ne nous permet pas de terminer ce volume sans jeter un coup d'œil sur les événements graves qui ont eu lieu dans l'Ancien comme dans le Nouveau Monde, ainsi que sur les traités conclus et les autres actes principaux par lesquels le régime économique de certains pays, ou certains rapports du commerce international, ont été sensiblement modifiés, pendant que ce livre s'imprimait.

Dans le Nouveau Monde, sans revenir sur l'état de guerre et de trouble duquel ne sont pas encore sortis plusieurs grands États de l'Amérique du Sud, il reste à signaler la fin tragique de l'établissement impérial de l'archiduc Maximilien et le triomphe sanglant de Juarez au Mexique, abandonné à lui-même par suite du rembarquement de tout le corps expéditionnaire français, au printemps de 1867. Aux États-Unis, qui exerceront désormais la plus grande influence sur les destinées de la malheureuse contrée voisine, le changement radical opéré, depuis la fin de la guerre civile, dans les rapports économiques et sociaux du Sud par l'abolition de l'esclavage, n'a pas encore permis d'y reprendre la culture du coton sur l'immense échelle d'autrefois, et la rigueur du nouveau régime protectionniste continue à restreindre beaucoup les importations de produits manufacturés d'Europe. Aussi, malgré la pacification, les branches longtemps les plus importantes de l'ancien commerce de l'Union n'ont-elles pas cessé de languir, dans les rapports avec la France surtout, qui, n'en recevant presque plus de coton directement, avant la reprise de 1866, trouvait même et trouve encore commode d'effectuer par la voie d'Angleterre une partie de ses propres envois transatlantiques. Les derniers faits considérables à signaler sur ce continent, au printemps de la même année, sont, d'abord, la cession à prix d'argent de tous les établissements russes de la côte nord-ouest, jusqu'au détroit de Behring, à la grande confédération américaine, devenant ainsi la plus proche voisine de l'empire des tsars,

dans les glaces polaires; puis, la réunion de toutes les possessions britanniques de l'Amérique du Nord, depuis Terre-Neuve jusqu'à la Colombie anglaise, avec le Canada, en un vaste État fédératif, dans un but de défense commune, pleinement agréé par la métropole.

C'est toutefois au cœur de la vieille Europe, en Allemagne, que se sont opérés, dans le cours de l'été 1866, les plus remarquables des changements dont nous ayons à faire mention. La dissolution de l'ancienne confédération germanique, après la bataille de Sadowa et la paix de Nikolsbourg, n'a cependant pas entraîné la rupture de l'Union commerciale et douanière allemande. Le Luxembourg n'en est point sorti, et les quatre États du Sud de l'Allemagne y sont rentrés aussitôt la guerre finie, avec le consentement de la Prusse, sous réserve de la faculté d'une dénonciation mutuelle. De plus, l'incorporation des duchés de Lauenbourg et de Schleswig-Holstein à la monarchie prussienne a porté jusqu'à l'extrême frontière de ce dernier la limite septentrionale du Zollverein, et l'extension de celui-ci au Mecklembourg et aux villes Anséatiques, par suite de leur entrée dans la nouvelle confédération du Nord, n'est guère plus douteuse que le fait, accompli déjà, du renouvellement de toute l'association commerciale sur des bases nouvelles, excluant le *veto* dont ses membres jouissaient auparavant, mais admettant la représentation des États du Sud, conjointement avec celle du Nord, dans un parlement spécial. Quelques modifications ne peuvent manquer de résulter, aussi pour le commerce maritime de la France, de ces arrangements futurs, dans la position que lui ont ménagée des traités particuliers de commerce et de navigation conclus avec les villes Anséatiques et, en dernier lieu, le 9 juillet 1865, également avec le grand-duché de Mecklembourg-Schwérin[1]. Des conventions pour la garantie réciproque de la propriété des œuvres d'esprit et d'art ont été signées, dans le cours de la même année, avec la Bavière, Francfort, le Wurtemberg, Hesse-Darmstadt, Nassau, ledit Mecklembourg, comme annexe du traité, le Hanovre et le Luxembourg[2], petits États dont

1. Voir le texte de ce traité aux *Annales du commerce extérieur*, sous la rubrique FRANCE, L. C., n° 230, p. 352.

2. *Ibidem*, aux n°s 228 à 235.

trois ont été, depuis, complétement annexés à la Prusse, de même que la Hesse électorale.

Parmi les résultats plus importants des négociations commerciales poursuivies par la France avec les autres États de l'Europe, dans le sens libéral du programme de la réforme de son régime douanier, il reste encore à mentionner, d'abord, le traité de commerce et de navigation du 7 juin 1865 avec les Pays-Bas[1] et la convention du 8 novembre suivant avec la principauté de Monaco, acte qui établit l'union douanière et le règlement des rapports de voisinage entre ce petit pays et l'Empire français[2]. La conclusion du traité de commerce et de navigation signé, le 11 juillet 1866, entre la France et le Portugal avait été précédée, le 24 décembre, d'une convention postale avec le même pays[3]. Deux conventions semblables ont été faites avec le Saint-Siége et la Grèce, et des arrangements pris avec les Pays-Bas et l'Angleterre pour rendre facultatif l'affranchissement, naguère obligatoire, dans la correspondance avec leurs colonies lointaines des mers de l'Inde et de l'Australie. L'année 1866 s'est terminée par la signature, à la date du 11 décembre, d'un autre traité encore plus important avec l'Autriche. En outre, d'après des assurances données par le dernier *Compte rendu de la situation de l'Empire*, le gouvernement français songerait aux moyens d'élargir les termes de notre convention avec l'Espagne et se proposerait d'ouvrir aussi des négociations avec la Grèce, pour l'amener à la conclusion d'un traité semblable.

Les stipulations entre la France et l'Autriche ont formé, ensemble, l'objet de deux traités, l'un de commerce, l'autre de navigation, et de trois conventions distinctes pour la garantie réciproque de la propriété littéraire et artistique, pour le régime des établissements consulaires et pour le règlement des successions laissées vacantes, dans l'un des deux États, par des sujets de l'autre État[4]. Les réductions de droits, consenties par l'Autriche sur un assez grand nombre

---

1. *Annales*, France, L. C., n° 231, p. 390.
2. *Ibidem*, n° 233.
3. Insérée au *Moniteur universel* du 28 juillet 1866.
4. Voir les textes aux *Annales*, France, L. C., n° 242.

d'articles français, sont appliquées depuis le 1er mars 1867. En retour, cette puissance a obtenu du gouvernement français des concessions sur les verreries, les aciers, les tissus de lin, les fils de laine et les tapis de manufacture autrichienne, ainsi que sur les petits articles de Vienne, tels que pipes, nécessaires, portefeuilles, boîtes, étuis, porte-monnaies, etc. Les pavillons des deux pays sont mutuellement admis au bénéfice du traitement national, dans les ports autrichiens comme dans ceux de France et d'Algérie.

L'Angleterre, de son côté, a renouvelé ses traités de commerce avec le Zollverein, le 22 mai, et de navigation avec la Prusse, le 16 août 1865 à Gastein; puis, signé avec l'Autriche, le 16 décembre de la même année, un autre traité, stipulant que les produits britanniques ne pourront être soumis, dans cet empire, à un droit excédant le taux de 25 p. 100 de leur valeur. Le gouvernement autrichien n'a pas tardé à introduire, à ce sujet, dans le régime des tarifs existants quelques modifications, également applicables à partir de 1867[1]. Cependant, l'Angleterre ne s'est pas montrée disposée à faire les concessions qu'il lui demandait pour les vins de Hongrie. Tout récemment, les négociations ont été reprises entre les deux pays, pour la conclusion d'un nouveau traité, sur des bases plus satisfaisantes, au point de vue des intérêts mutuels. D'autre part, l'Autriche, depuis la fin de la guerre et la mise en vigueur de son traité avec la France, cherche également à s'entendre avec la Prusse et le Zollverein sur les améliorations que comporte le régime conventionnel du 11 avril 1865. Elle vient de conclure un traité de commerce et de navigation avec l'Italie même (3 octobre 1866), comme avec la Hollande, et elle négocie avec la Suisse. Le traité du Zollverein avec l'Italie remonte au 31 décembre 1865.

En France aussi, quelques mesures importantes pour le commerce extérieur ont été prises. Un arrangement y a été fait, le 5 juillet 1865, avec la Belgique, pour la suppression réciproque de la surtaxe sur les sucres bruts de betterave importés de l'un des deux pays dans l'autre[2]; un autre, le 15 octobre 1866, avec le Zollverein, pour l'ad-

1. Voir *Annales*, Autriche, L. C., n° 10.

2. *Ibidem*, France, L. C., n° 230.

mission en franchise des mélasses, provenant de sa fabrication de sucre de betterave, destinées à la distillerie [1]. Une décision ministérielle du 30 avril 1866 élargit l'interprétation de l'article 15 de notre traité du 29 avril 1861 (voir plus haut, page 259) avec la Turquie [2]. Mais, la disposition qu'il importe le plus de signaler, à cause de l'intérêt qu'elle offre pour la navigation, est celle de la loi du 19 mai 1866, sur la marine marchande, qui supprime les droits de tonnage dans tous les ports de France et d'Algérie, à partir du 1er janvier 1867, pour tous les pavillons que des actes de réciprocité conventionnelle assimilent au nôtre [3]. Il ne subsiste plus, depuis lors, qu'une seule exception notable à cet égard, pour le pavillon des États-Unis, qui reste soumis au droit de 5 fr. par tonneau, tant que celui de 94 cents par tonneau sera maintenu sur les navires français dans les ports de l'Union.

Nous avons à signaler, maintenant, plusieurs actes conventionnels remarquables à divers titres et d'un intérêt plus général encore, pour le développement des rapports internationaux, dans une grande partie de l'Europe. Mentionnons d'abord, comme la première en date, la convention signée, le 8 novembre 1864, entre la France, l'Angleterre, la Belgique et les Pays-Bas, pour l'établissement de plus d'uniformité dans le régime des sucres, ainsi que pour la fixation légale des types et d'une base d'évaluation commune du rendement au raffinage [4]. En Orient, la commission européenne instituée, aux termes de l'article 16 du traité de Paris du 30 mars 1856, pour améliorer les conditions de navigabilité de la partie du Danube située en aval d'Isaktcha, ainsi que des embouchures de ce fleuve et des côtes voisines, a aussi terminé ses travaux. Les résultats en ont été consignés dans un acte public, contenant le règlement de cette navigation, arrêté le 2 novembre 1865, à Galatz, entre les commissaires délégués de la France, de l'Angleterre, de l'Autriche, du royaume d'Italie, de la Prusse, de la Russie et de la Porte [5]. Par suite de l'adhésion

1. *Annales*, FRANCE, L. C., n° 240.
2. *Ibidem*, n° 237.
3. *Ibidem*, n° 237, p. 509 (texte de la loi), et n° 242, p. 38.
4. *Ibidem*, n° 230.
5. *Ibidem*, n° 236.

du Luxembourg, de l'État romain et des principautés danubiennes à la convention internationale de télégraphie du 17 mai 1865, le service du réseau des communications électriques de l'Europe continentale est, aujourd'hui, partout soumis à des principes et à des règles uniformes. Enfin, la convention monétaire signée, le 23 décembre 1865[1], entre la France, la Belgique, la Suisse et l'Italie, est également entrée en pleine vigueur le 1er août 1866. Elle a introduit, comme on sait, dans les quatre pays, une monnaie divisionnaire uniforme, frappée au titre inférieur de $^{835}/_{1000}$ d'argent fin, au lieu de $^{9}/_{10}$. Depuis, l'Autriche, l'Angleterre, les États-Unis et presque tous les autres États d'Europe et d'Amérique, par l'organe de leurs délégués réunis en conférence à Paris, en été 1867, ont aussi manifesté des dispositions à se rallier au système monétaire décimal français. L'adoption générale de l'étalon d'or, avec la pièce de 5 francs pour unité, serait un pas considérable dans cette voie et le digne couronnement de la magnifique exposition de produits de l'industrie et des arts de tous les pays qui tient, aujourd'hui, fixés sur le Champ de Mars les regards du monde entier.

Si, franchissant la Méditerranée, nous abordons l'isthme égyptien, nous y voyons avancer rapidement les travaux du canal maritime de Suez. Au sud-est du continent africain, dans l'île de Madagascar, où l'Angleterre conclut, le 27 juin 1865, un traité de commerce et d'amitié avec la reine des Hovas, le différend de ceux-ci avec la France est aplani et le traité Lambert (voir p. 312) gagne des chances d'être remis en vigueur.

En Asie, les Russes font de rapides progrès dans le khanat de Bokhara. Dans l'Inde anglaise, une terrible famine, qui sévit sur la province d'Orissa (Bengale), formait naguère le plus affligeant contraste avec le développement commercial si rapide de cette vaste contrée, depuis que la culture du coton s'y propage et que les chemins de fer s'y étendent. Dans l'Extrême Orient, le commerce de la Chine a un peu langui en 1866; mais au Japon, la mort du Mikado et du Taïkoun, dont le successeur est animé des meilleures disposi-

1. Insérée, après l'échange des ratifications, dans le *Moniteur universel* du 27 juillet 1866.

tions pour les Européens, a beaucoup facilité les relations avec cet empire. Dès le 25 juin de cette année d'ailleurs, une convention tendant à modifier, dans un sens plus favorable au commerce européen, le tarif établi par les traités de 1858, avait été signée, à Yédo, entre le gouvernement japonais et les représentants de la France, de l'Angleterre, des États-Unis et des Pays-Bas. Cette révision a été opérée sur la base générale d'un droit fixe de 5 p. 100 de la valeur de toutes les marchandises importées et de tous les produits exportés. Pour la plupart des articles cependant, la taxation a été ramenée à ses équivalents en droits spécifiques. Des prohibitions sont maintenues pour l'opium à l'importation; pour les céréales, le riz et les farines (exempts de droits à l'entrée), ainsi que pour le salpêtre, à l'exportation. La houille, les effets d'habillement et bagages des voyageurs, le goudron et la poix, les ancres, chaînes et câbles, les bassines et paniers, ainsi que les livres imprimés, entrent également en franchise, tandis que l'exportation franche de droits n'est admise que pour l'or et l'argent, monnayés ou non, et le cuivre non monnayé de production japonaise, métaux dont le gouvernement s'est toutefois réservé la vente, qui a lieu aux enchères publiques[1]. Il vient aussi d'adopter, pour le monnayage du Japon, notre système décimal, ce qui lèvera une des plus grandes difficultés du trafic des Européens avec cet empire. Le Japon a, du reste, complétement cessé de se séquestrer; il se dispose à établir des consulats dans tous les pays avec lesquels il est lié par des traités; d'autres pays, comme la Belgique, l'Italie et l'Autriche, se proposent ou sont en voie de négocier également avec lui, et, au moment où nous écrivons, le propre frère du nouveau Taïkoun figure parmi les hôtes de la capitale de la France, où il s'est déjà rencontré avec le tsar et le sultan. Un service à vapeur français marche entre les ports du Japon et ceux de la Chine. On ne parle plus de l'établissement du câble électrique sous-marin qui devait former une seconde ligne de correspondance entre le Nouveau Monde et l'Ancien, par la Californie et la Sibérie; mais, en revanche, une nouvelle ligne de paquebots à vapeur fonctionne, depuis le 1er janvier 1867, de San-Francisco à Hong-

1. *Annales*, France, L. C., nº 241.

Kong; elle permet au voyageur d'accomplir maintenant en trois mois et demi la circumnavigation du globe.

Nous terminerons cette notice par la simple énumération de quelques mesures de douane récentes, qu'il nous reste à mentionner encore. Nous le ferons en renvoyant tout de suite, dans le recueil des *Annales du commerce extérieur* (partie de la législation), aux numéros qui en contiennent les textes ou le résumé.

Voici les principales de ces mesures, en laissant de côté les pays où, comme dans les colonies anglaises de l'Amérique du Nord, par exemple, une révision des tarifs a lieu habituellement chaque année :

Colonies anglaises d'Afrique, n° 12. — Ordonnance du 11 septembre 1866, modifiant le règlement des douanes de 1854 pour l'île Maurice.

Indes orientales anglaises, n° 13. — Acte de 1866, modifiant les droits d'exportation.

États-Unis, n° 35. — Acte du 28 juillet 1866, modifiant les droits d'importation et les règlements de douane applicables aux marchandises étrangères.

Belgique, n° 61. — Nouvelle édition officielle du tarif des douanes pour 1866.

Villes anséatiques, n° 10. — Nouvelles lois de douane et d'accise du 21 décembre 1864; réduction du droit de douane à $^1/_4$ p. 100 pour 1865 et 1866, à Hambourg; puis n° 11. — Suppression des droits d'entrée et de sortie, remplacés depuis le 1er janvier 1863 par une taxe sur la vente de tous les objets mobiliers, à Brême.

Danemark, n° 8. — Loi de douane et de navigation du 4 juillet 1863, contenant le nouveau tarif d'importation.

Russie, n° 30. — Oukase du 21 juin 1865, modifiant le régime de l'entrée pour plusieurs articles importants du tarif général.

Indes orientales néerlandaises, n° 4. — Loi-tarif du 3 juillet 1865.

La Plata, n° 19. — Loi-tarif de la confédération argentine pour 1867 et droits additionnels.

PROGRÈS DU COMMERCE DE LA FRANCE ET DE L'ANGLETERRE

DEPUIS LA RÉFORME DOUANIÈRE DE 1860.

Modifications désirables dans la forme de nos états de douane.

Avec les tableaux du *Board of Trade* et de l'administration des douanes françaises, publiés jusqu'à l'année 1865 inclusivement, on peut, aujourd'hui, se rendre compte de l'influence du nouveau régime inauguré par le traité du 23 janvier 1860 sur l'ensemble du commerce extérieur des deux pays entre lesquels il a été conclu, ainsi que sur le mouvement particulier de leurs échanges mutuels et directs. Il suffit, pour cela, de mettre en comparaison, comme nous allons le faire, les résultats de ces divers mouvements pour les deux périodes, de six années chacune, qui ont précédé et suivi immédiatement la date mémorable prise comme point de partage. Or, pour commencer par un exposé général des éléments numériques de la question, ils s'établissent ainsi, quant à la totalité des échanges de marchandises, évalués en millions de francs :

1° ROYAUME-UNI.

(D'après les documents anglais.)

	Importation générale.	Exportation des produits britanniques.	Réexportation.	Commerce total.	Transbordements.
	—	—	—	—	—
Année 1854	3,810	2,430	466	6,706	126
— 1859	4,480	3,260	632	8,372	166
Augmentation de la période 1854-1859	670	830	166	1,666	40
Accroissement proportionnel (p. 100).	17 1/2	34	35 2/3	25	32
Année 1860	5,263	3,397	716	9,376	128
— 1865	6,777	4,146	1,325	12,248	161
Augmentation de la période 1860-1865	1,514	749	609	2,872	33
Accroissement proportionnel (p. 100).	29	22	85	30 2/3	25 1/2
Augmentation totale de la période 1854-1865	2,967	1,716	859	5,542	35

2° FRANCE.

(D'après les documents français.)

	Commerce général.			Commerce spécial.		
	Importation.	Exportation.	Total.	Importation.	Exportation.	Total.
Année 1854	1,709	1,788	3,497	1,158	1,261	2,419
— 1859	2,148	2,756	4,904	1,404	1,998	3,402
Augmentation de la période 1854-1859	439	968	1,407	246	737	983
Accroissement proportionnel (p. 100)	30 1/2	56 1/2	44	27	56	44 1/2
Année 1860	2,392	2,949	5,341	1,585	2,091	3,676
— 1865	3,527	4,087	7,614	2,642	3,088	5,730
Augmentation de la période 1860-1865	1,135	1,138	2,273	1,057	997	2,054
Accroissement proportionnel (p. 100)	32 2/3	30	31	39 1/4	35 2/3	37 1/4
Augmentation totale de la période 1854-1865	1,818	2,299	4,117	1,484	1,827	3,311
Évaluation provisoire de 1866	»	»	»	2,960	3,390	6,350

Passant à l'exposé du mouvement particulier des échanges de la France avec les divers pays qui se sont liés par des traités de commerce avec elle, nous ne trouvons, outre le Royaume-Uni, auquel nous rattachons ici les autres ports britanniques d'Europe, tels que Malte et Gibraltar, qu'un seul État, la Belgique[1], à comprendre dans cet aperçu comparatif, notre régime conventionnel, avec toutes les autres contrées, n'étant en vigueur que depuis des époques encore trop récentes pour faire juger de ses effets. Nous nous bornerons donc aux chiffres de nos échanges propres avec les deux pays indiqués, en laissant de côté le transit reconnu. Voici les termes de ce double rapprochement :

	Commerce dit spécial de la France					
	avec les ports britanniques d'Europe.			avec la Belgique.		
	Importation.	Exportation.	Total.	Importation.	Exportation.	Total.
Année 1854	149.0	356.4	505.4	167.8	143.6	311.4
— 1859	278.2	591.3	869.5	160.2	168.6	328.8
Augmentation de la période 1854-1859	129.2	234.9	364.1	— 7.6	25.0	17.4

1. Traité du 1er mai 1861, entré en pleine vigueur le même jour (1er octobre 1861) que le traité anglo-français.

	Commerce dit spécial de la France					
	avec les ports britanniques d'Europe.			avec la Belgique.		
	Importation.	Exportation.	Total.	Importation.	Exportation.	Total.
Année 1860	308.4	598.9	907.3	177.1	166.8	343.9
— 1865	638.2	1,006.4	1,644.6	304.4	257.6	562.0
Augmentation de la période 1860-1865	329.8	407.5	737.3	127.3	90.8	218.1
Augmentation totale de la période 1854-1865	489.2	650.0	1,139.2	136.6	114.0	250.6

Débarrassé du lourd bagage des chiffres, on peut s'abandonner plus librement aux considérations qu'ils suggèrent. Au commerce général comme au commerce spécial, l'accroissement de valeur du commerce extérieur de la France a été, dans la progression arithmétique, beaucoup plus considérable de 1860 à 1865 que de 1854 à 1859; nos importations surtout, mais dans une plus faible mesure aussi nos exportations, ont augmenté, quoique la progression géométrique se montre à l'importation seulement plus favorable dans la seconde période que dans la première, ce qui ne saurait étonner avec les proportions toujours croissantes de l'ensemble du mouvement commercial. Dans les ports britanniques, au contraire, où le progrès géométrique a été, pour l'ensemble des échanges de la seconde période, à peu près le même qu'en France, il y atteint un chiffre supérieur à celui de la première, dans laquelle il avait été plus faible chez nos voisins que chez nous (soit de 25 p. 100 seulement, au lieu de 44 p. 100, ce qui était alors le terme de la progression française). Quant à l'exportation des produits nationaux, la comparaison, qui est à l'avantage de la première période dans la Grande-Bretagne, paraît, au contraire, en France, plus favorable à la seconde; nous disons paraît être, car nous verrons tout à l'heure qu'il y a quelque chose à rabattre de la somme des exportations que nos tableaux mettent en ligne, au commerce spécial. Un point certain toutefois, c'est que l'industrie britannique n'a pas, depuis la mise en vigueur du traité, déployé sur les marchés étrangers cette supériorité écrasante dont quelques esprits timorés redoutaient tant les effets pour notre propre industrie. Celle-ci, loin de succomber, loin d'être submergée par la concurrence des manufactures d'outre-Manche, a vu ses débouchés s'élargir et se multiplier sans

cesse. Les industries textiles du coton, de la laine et du lin, filature et tissage, qu'on disait les plus menacées, la construction des machines, la fabrication des produits chimiques, la poterie et la verrerie, ont fait des progrès constants, et toutes les branches de la métallurgie ont conservé leur importance à l'exportation, comme le *Board of Trade* a cru devoir le constater lui-même[1]. Dans la marche ascensionnelle de l'exportation des produits du sol et de l'industrie de la Grande-Bretagne il y a eu, au contraire, un ralentissement; mais l'essor prodigieux qu'ont pris en même temps les opérations d'entrepôt et de réexportation, a largement dédommagé le commerce britannique. C'est à la prédominance de navires en fer et de fort tonnage, aux facilités plus grandes dont il jouit pour le recrutement de leurs équipages, aux conditions meilleures de navigation et de fret qui s'ensuivent, ainsi qu'à l'universalité de ses relations, avec le monde colonial notamment, qu'est dû surtout ce résultat; et il est certes curieux d'observer que, de toutes les industries françaises, l'industrie maritime, celle qui est restée placée le plus longtemps sous le régime de la protection, a précisément eu le moins d'avantage dans la lutte.

Le commerce extérieur de la France, comme celui de l'Angleterre, ayant en général augmenté de plus d'un tiers depuis 1860, il ne saurait plus, aujourd'hui, rester aucun doute sur l'efficacité de la réforme inaugurée par le traité conclu à cette époque. Cependant, les effets eussent pu sans doute être plus considérables encore, sans l'incidence d'un événement tel que la guerre civile des États-Unis, qui a jeté dans une terrible crise l'une des branches les plus importantes de la moderne industrie textile, supprimé une partie du débouché des autres branches, en suspendant presque entièrement, pendant quelques années, l'activité des relations naguère si profitables avec cette contrée, et porté ainsi un rude coup, non-seulement aux manufactures de l'Europe, mais aussi à son commerce maritime. Cette perte eût été presque irréparable, pour la France, sans la compensation du merveilleux développement de ses échanges avec l'Angleterre, qui ont plus que doublé en moins de huit ans, et les progrès

---

1. Voir *Annales*, ANGLETERRE, F. C., n° 52, p. 8.

simultanés de notre commerce avec la Belgique, relevé, par le traité du 1er mai 1861, d'un état presque stationnaire jusque-là.

Il ne nous reste plus qu'une seule observation à faire. Si la constance des progrès dans le mouvement commercial de la France est un fait incontestable et parfaitement acquis, il n'en faut pas moins regretter que nos états de douane, dans leur forme actuelle, ne permettent plus de déterminer très-exactement la mesure de ces progrès, en ce qui touche notre commerce propre, ce que l'on continue à qualifier de commerce spécial, comprenant aujourd'hui, indépendamment des produits importés pour la consommation française et des produits français exportés, de plus ou moins fortes quantités de marchandises appartenant par le fait au transit. En effet, depuis le dégrèvement de la plupart des matières premières, qui toutes autrefois payaient des droits, le commerce, dans bien des cas, n'a plus intérêt à consigner dans les entrepôts, ou à déclarer comme objet de transit, même tels articles qu'il se propose de réexporter plus tard. On voit ainsi figurer au commerce spécial, sur le tableau des exportations de la France, en 1865 par exemple:

Du coton en laine pour	66.2	millions de francs,
De l'indigo pour	5.7	»
De la cochenille pour	0.5	»

puis des gommes, des bois d'ébénisterie et de teinture exotiques, importés sous pavillon français, etc. Il n'y a qu'à porter simplement les chiffres en déduction du total, tant qu'il s'agit de produits pareils, sur l'origine, étrangère ou coloniale, desquels aucun doute n'est possible. Mais, quand les articles exportés sont des soies, des laines, du chanvre ou du lin, matières qui peuvent avoir été importées du dehors tout aussi bien que produites en France même, l'incertitude subsiste toujours.

On voit par là que la distinction entre le commerce général et le commerce spécial, ayant perdu le caractère qu'elle avait sous le régime de l'ancienne législation douanière, n'a plus de raison d'être sous la nouvelle et ne peut plus désormais qu'induire en erreur. Il est donc à désirer que l'administration des douanes y renonce, d'autant plus qu'une nouvelle période décennale vient de se clore, avec l'année 1866, dans la série de ses publications. Quant à la forme qu'il

convient de substituer à celle que nous critiquons et dont la défectuosité a déjà été relevée plus d'une fois, le plus simple comme le plus rationnel serait, semble-t-il, qu'on s'en tînt à la disposition adoptée pour les tableaux du ***Board of Trade***, qui n'ouvre, à l'importation, deux colonnes qu'aux marchandises sujettes à des droits, mais distingue nettement, à l'exportation, entre les produits britanniques et les produits d'origine étrangère ou coloniale. En retranchant la somme de la réexportation de ces derniers de l'importation générale, il est toujours facile d'évaluer l'importance de la consommation intérieure, même pour les articles entrés en franchise.

ERRATA DU TOME PREMIER.

A la page 491, il faut dans la colonne de 1859, pour la mise en consommation des produits importés des États-Unis en France : 199.5 au lieu de 198.5 (millions).

— 533, il y a lieu de rétablir ainsi l'ordre des chiffres sur le tableau des exportations d'or du Royaume-Uni :

	1847.	1848.	1849.	
	—	—	—	Pour les années pos-
Antilles danoises	13	10	8	térieures, suivre hori-
Antilles espagnoles	288	22	16	zontalement l'ordre qui
États-Unis.	3,226	17	497	existe.

D'autres rectifications, que nous croyons inutile de rappeler ici, ont été antérieurement déjà opérées en note.

FIN DU DEUXIÈME VOLUME.

TABLE DES MATIÈRES

DU TOME DEUXIÈME

LIVRE IV.

RELATIONS DU COMMERCE DE L'ANGLETERRE ET DE LA FRANCE AVEC LES DIVERS MARCHÉS DU GLOBE.

ANNEXES ET NOTICES SUPPLÉMENTAIRES.

TABLEAUX COMPARATIFS ET SYNOPTIQUES.

